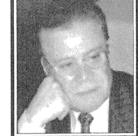
إنترناشيونال
International
مجلة مختلفة لقارئ مختلف
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريًا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

إنترناشيونال نوفمبر ٢٠٠٤ / رمضان ١٤٢٥
International November 2004 / Ramadan 1425

ولنا كلمة





تحقق الحلم الذى طال إنتظاره

إن القرارات الجمركية الجديدة التى شهدتها السوق المصرية تعتبر من أهم القرارات ذات التأثير الملموس فى الصناعة، والتى تؤدى فى النهاية إلى الصالح العام وصالح المستهلك، وتشجيع القائمين على الصناعة بالإرتقاء بها، وتنشيط الدخول فى المنافسات العالمية، فقد شملت هذه القرارات تغيرات هيكلية فى التعريفة الجمركية بعد إزالة التشوهات ، وفكرة التفرقة بين إستيراد السلع للإنتاج وإستيرادها للتجارة التى كانت تتسبب فى تعقيدات شديدة وإرباكاً للمستثمرين، هذا بجانب تطوير طبيعة العمل والتحول إلى الإلكترونية ، كما أن هذه التخفيضات ستؤدى بالتالى إلى تخفيض أسعار المنتجات المصرية وزيادة القدرة التنافسية فى الأسواق وسرعة دوران عجلة الإقتصاد.

لقد بدأت مصر فى تطبيق هذه القرارات فوراً بعد تخفيض الفئات الجمركية من ٢٧ فئة إلى ٦ فئات فقط ، وإلغاء معظم البنود لتصبح ٦٠٠٠ بدلاً من ١٣ ألف بند . كما أن إلغاء كل الرسوم على الصادرات ستكون دافعاً لتشجيع الإستثمار فى مجال الصناعة .

إن المتعاملين مع الجمارك هم أول المستفدين من التخفيضات الجمركية التى ستكون سبباً رئيسياً لتخفيض التكلفة الإنتاجية وبالتالى خفض أسعار السلع المعدة للإستهلاك بجانب القدرة على التصدير.

لقد صرح الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية بأنه سيتم ربط عدد من البنوك التى تتعامل مع الجمارك بشبكة الكمبيوتر المركزية لإنهاء التعامل بالنسبة لخطابات الضمان وجميع الإجراءات المالية الخاصة بالإستيراد والتصدير فوراً، ولن يسمح مع نهاية التطور بسداد الرسوم الجمركية إلا من خلال الكروت الذكية . وأكد الوزير على أن خفض الضرائب والجمارك تعتبر نوعاً من الإستثمار غير المباشر لأن التخفيضات الجمركية الذى إكتسبها المجتمع وتتعدى ٣ مليارات جنيهاً ستعود للدولة فى مدة تتراوح من ٩ إلى ١٣ شهراً بسبب التشغيل الأعلى وتدوير رؤوس الأموال مما يعود بالإيجاب فى النهاية على الموازنة العامة للدولة .

وقد أكد المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة الخارجية والصناعة على أن المرحلة الثانية من التعريفة الجمركية المقرر إصدارها فى يوليو القادم لن تتضمن تخفيضات فى جمارك السيارات من أى نوع ، والحكومة ملتزمة بتوفير كل الضمانات والتيسيرات للمستثمرين الأجانب .

ولما كان لكل جديد إيجابياته وسلبياته فإن إيجابيات القرارات الجمركية الجديدة تنحصر فى :

* تحسين مناخ الإستثمار بعد علاج العوامل المؤثرة عليه ومن أهمها إرتفاع العبء الضريبى.
* تشجيع الصناعة المصرية خاصة بعد تخفيض التعريفة على المستلزمات وقطع الغيار مما يؤدى بالتالى إلى تخفيض التكلفة وإنخفاض أسعار السلع والخدمات .
* زيادة القدرة التنافسية للصادرات، والحد من المنازعات بين المستثمرين .

أما الآثار السلبية فهى :

- إنخفاض حصيلة الضرائب الجمركية التى تقدر بثلاثة مليارات جنيه فى الوقت التى تشهد فيه الموازنة العامة للدولة عجزاً كبيراً .
- منافسة السلع المستوردة للسلع الوطنية نتيجة لزيادة الطلب عليها مما سيؤدى إلى إنخفاض عمليات التصدير وبالتالى عجز الميزان التجارى.

وبالرغم من تأكيد خبراء الإقتصاد أهمية الإصلاحات الجمركية التى تمت وإعادة هيكلة التعريفة الجمركية إلا أن من يهمهم الأمر كان لهم إقتراحات وآراء منها :

* أكد أوليفر ناته المستشار السياسى لوفد المفوضية الأوروبية بالقاهرة على مساندة الإتحاد الأوروبى لإجراءات الإصلاح الجمركى الجديدة التى من المتوقع أن تؤدى إلى زيادة وتسهيل حركة التجارة بين مصر ودول الإتحاد الأوروبى .
* يرى الدكتور حاتم القرنشاوى عضو مجلس إدارة البنك المركزى ومستشار رئيس الوزراء أن التخفيضات الجمركية الأخيرة تأتى فى إطار مجموعتين من الإلتزامات بالنسبة لمصر وهما إلتزامها تجاه إتفاقيتها مع منظمة التجارة العالمية والمشاركة المصرية الأوروبية، ويتطلب ذلك ضرورة تخفيض التعريفة الجمركية وإجراء إصلاح هيكلى فى قطاع الجمارك، وقد يؤدى ذلك إلى زيادة العجز فى الميزانية مما يتطلب البحث عن مصادر جديدة لتعويض هذا العجز ومن أهمها زيادة الإستثمار وتحريك وتنشيط عجلة الإقتصاد .
* أكد خالد أبو إسماعيل رئيس الإتحاد العام للغرف التجارية أن الإصلاحات الجمركية الجديدة ستدفع التجارة والصناعة إلى الأمام، وتنهى حالة الكساد والتباطؤ مما سيؤدى إلى إزدهار النشاط الإقتصادى ، وجذب الإستثمارات وإيجاد ميزة تنافسية فى الأسواق العالمية.
* أكد جمال الناظر رئيس جمعية رجال الأعمال أن إجراءات الإصلاح الجمركى سوف تسهم فى دعم الصناعة الوطنية وإيجاد قاعدة صناعية وإستثمارية ضخمة تؤدى إلى زيادة الصادرات بنسبة ١٠٠٪ خلال السنوات الخمس القادمة ، وزيادة حصيلة الرسوم الجمركية والضرائب بنسبة ٥٠٪ تقريباً .
* أكد الدكتور مصطفى الرفاعى وزير الصناعة الأسبق أن القرارات الجمركية الجديدة لها إيجابياتها وسلبياتها ومن الإيجابيات أنها ستعمل على تخفيض الأسعار بالنسبة للسلع سواء المحلية أو المستوردة نتيجة لإنخفاض مستلزمات الإنتاج والمعدات والآلات اللازمة للعمليات الإنتاجية إلا أنها فى نفس الوقت - وبالنسبة للسلبيات - فإن التعريفة الجمركية الجديدة ظهرت بسرعة وبدون دراسة، وكان المطلوب من وزارة الصناعة وخبراتها الدراسة وتحديد النقاط الإيجابية والسلبية التى يمكن أن تنعكس على العملية الإنتاجية .

لا أحد ينكر أن القرارات الجمركية الجديدة تتماشى مع إتفاقية الجات وتعتبر بداية سيأتى بعدها العمل وبإستمرار لتحقيق الإنعكاس الإقتصادى وزيادة الثقة بين الحكومة والمتعاملين مع الجمارك ، كما أنها ستكون سبباً رئيسياً لتخفيض التكلفة الإنتاجية وبالتالى خفض أسعار السلع المعدة للإستهلاك، بجانب القدرة على التصدير، إلا أن الأمر يستلزم المراقبة المستمرة لتطبيق هذه القرارات التى ستسهم فى خلق المنافسة العادلة مع السلع الأجنبية خاصة بعد إلغاء رسوم الخدمات الجمركية على السلع والمواد الخام.، إن هذه القرارات ستكون بمثابة دعماً للإقتصاد والصناعة المصرية ، ومنعاً للتهرب الجمركى بجانب زيادة الناتج القومى وتوفير فرص عمل للشباب والإرتقاء بمستوى المعيشة وتحسين مناخ الإستثمار.

إن الأمر يتطلب إعطاء فترة كافية يتحكم على نتائج الإجراءات الجديدة ، ومدى تعاون الإدارة فى الجمارك وتفاعلها مع القرارات الجديدة بعد إستقرار الوضع.

عاصم السيد أحمد



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine

غفران للنشر ذات مسئولية محدودة
Ghofran Publishing Limted
Registration No. 04874965
Camden Road .Camden Town
London NW1

مستشار التحرير
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
إبراهيم عوض

المستشار القانونى
دكتور على عوض حسن

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2- 0122586455
اسكندرية Telefax.+2-03-4275117
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون : 5745850-03-2+

السويس
* ربان/أحمد بدوى
محمول: 0123184320 - (2+)
* عبد الرحيم مصطفى
محمول: 0124614924 -(2+)

الإسماعيلية
* محمد حسين صالح
تليفون:(346081)-(064)-(2+)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا
* ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس
(711999) - (43) - (963+)

السعودية - جدة
تليفون: (6369985)-(2)-(966+)
فاكس: (6369459)-(2)-(966+)

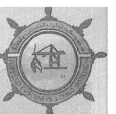
كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 -1+

توزع فى جميع انحاء العالم

الشركة القابضة للنقل البحري والبري

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.



السيد اللواءبحرى/ جلال ياسين
رئيس مجلس الإدارة

مقدمة :-

قامت الشركة بتحقيق الآتى :-

★ إستكمال أعمال التعميق أمام رصيف الحاويات لاستقبال سفن الحاويات من الجيل الخامس
★ حجم تداول قدرة ٥٦٩٠٠٠ حاوية مكافئة
★ إضافة مساحة تخزينية قوامها ١١٠٠٠٠ م٢ لتصبح المساحة التخزينية الإجمالية للمحطة ٤٣٥٠٠٠ م٢
★ معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة للونش الواحد.
★ إضافة ونش عملاق "Super post panamax" فى سبتمبر ٢٠٠٣

حقائق على الطبيعة :-

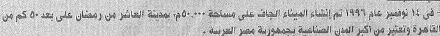
- ساحة الحاويات ٤٣٥,٠٠٠ م٢
- الطاقة السنوية للمحطة ٧٠٠,٠٠٠ حاوية٢ مكافئة
- المخزن مشترك LCL ٦٠٠٠م٢
  بطاقة تخزينية ٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات الثلاجة ٣٦٠ وحدة - مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات ٦٠٠ حاوية مكافئة / شهريا
- النقل بالقطار محطة واحدة

خطة التطوير لعام٢٠٠٣/٢٠٠٤

- توريد عدد ٦ ونش ساحة (Reach Stacker) .
- توريد عدد ٨ جرار موانئ بالمقطورة .
- توريد عدد ٢ ونش ساحة عملاق (TRANS TAINE)(R.T.G)







الميناء الجاف :

- فى ١٤ نوفمبر عام ١٩٩٦ تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠.٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من أكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع أنحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م٢ .

نظام الحاسب الآلى :-

- تتبادل المحطة بيانات السفن إلكترونيا بإستخدام نظم EDI حيث يتم تبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحية بنجاح ويتم تبادل رسائل MOVINS,CODECO,COARRI Files
- إستخدام أجهزة كمبيوتر محمول لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .

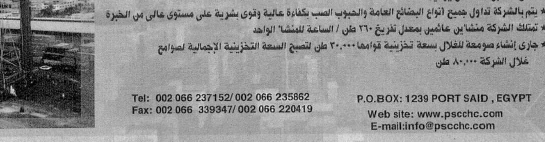


المعدات :-

- ٣ ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ٤ ونش رصيف عملاق (SUPER POST PANAMAX) حمولة ٤٠ طن
- طول ذراع الونش ٤٤.٥ م قادرة على تداول ١٦ صف (ROW)
- ونش رصيف عملاق "Super Post Panamax" حمولة ٦٠ طن
  طول ذراع الونش ٥٠م قادر على تناول ١٨ صف (ROW)
- ٢ ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ٨٠ . ١٠٠ طن .
- ٦ ونش ساحة عملاق ترانستيز R.T.G.
- ٢٧ ونش ساحة ريتش ستيكر R.S.
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة .

نشاط تداول البضائع:

★ الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٥,٠٠٠ طن
★ معدل التداول ٨٠٠٠ طن يوميا
★ يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضائع العامة والحبوب الصب بكفاءة عالية وقوى بشرية على مستوى عالى من الخبرة
★ تمتلك الشركة منشأين عائمين بمعدل تفريغ ٢٦٠ طن / الساعة للمنشأ الواحد
★ جارى إنشاء صومعة للغلال بسعة تخزينية قوامها ٣٠,٠٠٠ طن لتصبح السعة التخزينية الإجمالية لصوامع غلال الشركة ٨٠,٠٠٠ طن



Tel: 002 066 237152/ 002 066 235862
Fax: 002 066 339347/ 002 066 220419

P.O.BOX: 1239 PORT SAID , EGYPT
Web site: www.pscchc.com
E-mail:info@psccho.com

قصة حاويــة (٢)

إعداد / أميرة شوقي

استكمالاً لحديثنا في سنغافورة الرحلة السابقة تم شحني GSTU 20'DC و TEXU 40'DC إلى ميناء جبل علي وهناك كانت المفاجأة عن كم حجم تداول الحاويات والمفاجأة الأكبر عن كيفية تداول هذه الحاويات حيث كنت أعتقد أننا سيتم تداولنا في ميناء تقليدي.

وبحديثي مع TEXU بمانك تم تداولك من قبل في هذه الميناء الجميل هل يمكن أن تحدثني عنها؟

تم الإنتهاء من تشييد ميناء راشد عام ١٩٧٢ وبحلول عام ١٩٧٨ كان عدد الأرصفة بالميناء قد إرتفع إلى ٣٥ وبعد ذلك تم تطوير الميناء لإنشاء ميناء جبل علي عام ١٩٧٩ والتي تحتوي الآن على ٧١ رصيف وتم إنشاء أكبر منطقة حرة في منطقة الشرق الأوسط داخل الميناء وبذلك تم تصنيف هيئة ميناء دبي السادس عشر على العالم حيث تم تداول ٥,١٥ مليون حاوية مكافئة وتستعد لزيادة حجم التداول ليصبح في ٢٠٠٥ ، ٥,٧٢ مليون وحدة مكافئة وتعد في خططها للمستقبل القريب تطوير ثلاثة من أكبر ساحتها لاستقبال ٢١,٨ مليون حاوية مكافأة وذلك بتكلفة تقدر بـ ٤,٢ بليون درهم.

وما هو تصنيف ميناء دبي على العالم؟

تم حصول ميناء جبل علي على جائزة أحسن ميناء بحري على مستوى الشرق الأوسط للمرة التاسعة على التوالي في المؤتمر السابع عشر Asian Freight & Supply Chain Industry Awards (AFSCA) الذي أقيم في سنغافورة حيث تم تصنيفها الثالث عشر على العالم وتم دخولها في أفضل ٣٠ ميناء بحري.

وهل تعتمد هيئة ميناء دبي على موقع موانيها فقط؟

رغم أن موقع ميناء جبل علي وميناء راشد إستراتيجي حيث أنه يعتبر الآن من الموانى الرائدة للربط بين أوروبا والشرق الأقصى إلا أنها طورت من أداء الميناء وذلك بإدخال نظام EDI حيث تم إنشاء المنافستو الآلي الذي يربط بين الخطوط الملاحية والجمارك والوكلاء الملاحيون وشركات النقل متعدد الوسائط وهذا النظام تقدم خدماته مجاني.

وهل هذه الميناء تتعامل فقط مع الحاويات؟

لا بل يوجد ساحات خاصة بالحاويات وساحات خاصة بالبضائع العامة وأخرى للبضائع الصب وتتميز الميناء بالمساحات الشاسعة لساحتها حيث تصل مساحة ساحات جبل علي إلى ١,٠٢٥٠٠ متر مربع وساحات ميناء راشد إلى ٤٣١٨٦٠ متر مربع وأجزاء من ساحات الحاويات مجهزة للحاويات المبردة حيث يوجد ٧٤٢ نقطة تبريد في ميناء جبل علي و ١٤٨ نقطة بميناء راشد والإثنتان يعملان على مدار الساعة وتقدم الميناء خدمات الإصلاح للحاويات المبردة وقطع الغيار أثناء رسو الباخرة دون أي تأخير لعمليات الشحن والتفريغ.

وبالطبع ستقولي أن هذه الميناء مجهزة بمعدات كثيرة ......!

نعم حيث أن المعدات المستخدمة أعطت الميناء المرونة لتلبية متطلبات العملاء حتى في فترات الذروة حيث تم إضافة عدد ٢ سوبر بناماكس كران يتم تشغيلهم خلال عام ٢٠٠٤ وبحلول عام ٢٠٠٥ يتم إضافة ٤ ميجا كران لتبدأ في العمل وبالطبع يوجد شبكة نقل خاصة لنقل الحاويات والبضائع العامة بين ميناءي جبل علي وميناء راشد وأيضاً إلى أي مكان داخل الإمارات العربية وهذه الشبكة تعمل ٣٦٥ يوم في السنة ٢٤ ساعة.

وماذا عن المنطقة الحرة؟

ثبات القوانين وحسن تطور وكفاءة نظام النقل في دبي ساعد على وجود واحدة من أفضل المناطق الحرة في العالم حيث تضم الآن ٢٨٠٠ شركة عالمية من ١٠٠ دولة مختلفة وقد تم إنشاء المنطقة الحرة حول الميناء للإستفادة من جميع مميزات الميناء وتتصل المنطقة الحرة بميناءي دبي (جبل علي وميناء راشد) من خلال نظام إلكتروني يمكن من جميع العمليات إبتداء بحجز المعدات والأرصفة وحجز ساحات التخزين إلى معرفة حركة الحاويات.

	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Total	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

ومن خلال تطور الأرصفة والساحات والمعدات تمكنت هيئة ميناء دبي من تفريغ سفن حاويات محملة بـ ٢٢١٠ حاوية بإستخدام ٣,٧ كران وذلك في زمن قياسي ١١,٤٨ ساعة أي بمعدل ١٨٧,٣ حاوية في الساعة وقد تم إستقبال ١٣٢٣٢ سفينة في عام ٢٠٠٣ من ضمنها ٥٢١٦ سفينة حاويات.

تعتبر أيضاً من الموانى الرائدة في الترانزيت وفيما يلي جدول يوضح تطور نمو حركة الحاويات الواردة والصادرة والترانزيت ابتداء من عام ١٩٩١ إلى عام ٢٠٠٣.

والآن هيا بنا لنستعد للتحميل في المنطقة الحرة والعودة مرة أخرى لإنتظار السفينة لتنقلنا إلى ميناء آخر وقصة أخرى.

وتستمر الحركة في ميناء دبي لنستكمل رحلتنا وقصتنا في ميناء أخرى.

انتظرونا في الميناء القادم

نمو تداول الحاويات

أجندة إنترناشيونال

* تجرى الإنتخابات الأمريكية يوم ٢ نوفمبر الجارى وذلك بعد المناظرة الثالثة والأخيرة التى أجريت بين الرئيس بوش ومنافسه الديمقراطى چون كيرى فى جامعة أريزونا ، وتركزت المناظرة على القضايا الداخلية والحرب ضد العراق.

* تقام بطولة العالم للشطرنج للناشئين فى الفترة من ٣ إلى ١٤ نوفمبر الجارى.

* يحتفل المسلمون فى جميع دول العالم بعيد الفطر المبارك أيام ١٤ و ١٥ و ١٦ نوفمبر أعاده الله على الأمة الإسلامية باليمن والبركات.

*يعقد الإجتماع الأول للإتحاد العربى لرأس المال المخاطر فى منتصف نوفمبر الجارى بعد الإنتهاء من الإجراءات التأسيسية ودعوة شركات رأس المال المخاطر العربية والمستثمرين ورجال الأعمال.

* أقر إتحاد الفروسية المصرى إقامة البطولة الأولى فى نادى كينغر بمدينة برج العرب فى الإسكندرية فى الفترة من ١٨ إلى ٢١ نوفمبر الجارى ، وتقام البطولة الأخرى بملاعب الفروسية بفندق السلام بمدينة شرم الشيخ فى الفترة من ٢٥ إلى ٢٨ من نفس الشهر.

* يستضيف النادى الأهلى المصرى البطولة الافريقية لكرة السلة خلال الفترة من ٢٠ إلى ٢٨ نوفمبر الجارى.

* تقرر عقد مؤتمر إقليمى موسع على مستوى وزراء الخارجية فى مصر من خلال الفترة من ٢٢ إلى ٢٤ نوفمبر الجارى وذلك لبحث سبل تعزيز الإستقرار فى العراق ، ودعم الإنتخابات المزمع إجراؤها فى يناير القادم وتشارك فى المؤتمر دول جيران العراق ومجموعة الثمانى للدول الصناعية الكبرى ومبعوثون من الأمم المتحدة وجامعة الدول العربية ومنظمة المؤتمر الإسلامى والإتحاد الأوروبى.

* أعد مجلس إتحاد الموانى العربية عدة مشروعات سيتم عرضها على وزراء النقل العربى فى إجتماعهم القادم الذى سيعقد بالقاهرة يوم ٢٥ نوفمبر الجارى.

* تجرى إنتخابات رئاسة جمهورية رومانيا يوم ٢٨ نوفمبر الجارى ، وقد رشح **جيجى بيكالى** مالك نادى سيتوا بوخارست لكرة القدم نفسه لهذه الإنتخابات بعد تشكيله حزباً سياسياً جديداً.

* يجتمع وزراء النقل العرب بالقاهرة أواخر نوفمبر الجارى حيث سيتم عرض قرارات وتوصيات إتحاد الموانى العربية لتعميق التعاون بين الدول العربية فى مجالات النقل البرى والبحرى.

* يعقد بدار السلام عاصمة تنزانيا فى نوفمبر الجارى المؤتمر الدولى لتحقيق الأمن والسلام والتنمية والديمقراطية فى منطقة البحيرات العظمى تحت رعاية الأمم المتحدة والإتحاد الأفريقى.

* يعتزم مجلس الأمن الدولى عقد إجتماع رسمى له خارج مقره بنيويورك فى نوفمبر الجارى بنيروبى ، وذلك فى محاولة لإقناع الحكومة السودانية والجماعات المتمردة فى الجنوب ببلورة إتفاق السلام الذى عقد بينهما.

* يفتتح الدكتور **نظيف** رئيس مجلس الوزراء المعرض السنوى الثانى للتنمية والإستثمار العربى الذى سيعقد خلال شهر نوفمبر الجارى تحت رعاية السيدة **سوزان مبارك** ، ويشارك فيه ممثلين عن ٢٥ دولة عربية وأجنبية.

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الإسكندرية والدخيلة	٣٠٦٠٧	٢٥٢٧٢	٥٥٨٧٩	١٤٧٨	٣٤٨٦	٤٩٦٤	٦٠٨٤٣
بورسعيد	٥١٩٨	٧٧١١	١٢٩٠٩	٢٩٨٥٣	٢٨٨٦٩	٥٨٧٢٢	٧١٩٣١
دمياط	٣٣٠٠	٩٤٨٩	١٢٧٨٩	٤١٦٣٦	٤١٣٨٣	٨٣٠١٩	٩٥٨٠٨
السويس والأدبية	٢٠٩	٢٧١	٤٨٠	٠	٠	٠	٤٨٠
السخنة	٦٥١٩	١٠٢١٦	١٦٧٣٥	٤٥٠٤	٠	٤٥٠٤	٢١٢٣٩
إجمالى عام	٤٥٨٣٣	٥٢٩٥٩	٩٨٧٩٢	٧٧٤٧١	٧٣٢٣٨	١٤٦٧٠٥	٢٥٠٠٠١



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة – الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

حركة الموانى المصرية
خلال شهر أغسطس ٢٠٠٤

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٤٦٢,٤	٤٢٥,٥	٦٤,٧	٠,٠	١٩١,٤	٣٣,٩	٠,٧	٣,٧	١٤٠,٥	١٣٢٢,٨
صب جاف	١٤٨,٨	٤٢٤,٢	١٢١,٩	٠,٠	٤٤٣,٠	١٨٤,٧	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٣٢٢,٦
أتربة وخامات	٥٢,٣	٥١٧,٨	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٣,٧	٨٧,٠	٠,٠	٠,٠	٦٦٠,٧
ذات طبيعة خاصة	١٣٨,٤	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٥٠,٦	٣٠,٥	٠,٠	٠,٩	٠,٠	٢٢٠,٥
أسمدة وأملاح	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٣,٠	٠,٠	٠,٤	٠,٠	٣,٤
صب سائل	١٢١,٠	٢٦,٣	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٤,١	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٥١,٤
إجمالى	٩٢٢,٩	١٣٩٣,٨	١٨٦,٦	٠,٠	٦٨٥,٠	٣٦٠,٠	٨٧,٦	٥,٠	١٤٠,٥	٣٧٨١,٤
ترانزيت	٥,١	١٢,٠	٣٣٥,٨	٠,٠	٣٥٠,٣	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٧٠٣,٢
الإجمالى العام	٩٢٨,٠	١٤٠٥,٨	٥٢٢,٤	٠,٠	١٠٣٥,٤	٣٦٠,٠	٨٧,٦	٥,٠	١٤٠,٥	٤٤٨٤,٧
وزن الحاوية فارغة (برسم الوارد)	٦,٦		١٠,٤	٠,٠	٧,٣	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٤,٣
وزن الحاوية فارغ (برسم الترانزيت)	٠,٠		١٣,٣	٠,٠	٩١,٦	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٤,٩
الإجمالى العام	٩٣٤,٦	١٤٠٥,٨	٥٤٦,٠	٠,٠	١١٣٤,٢	٣٦٠,٠	٨٧,٦	٥,٠	١٤٠,٥	٤٦١٣,٨

* كميات البضائع تشمل البضائع المحواة والغير محواة
* الكميات لا تشتمل على وزن الحاوية الفارغة

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٢٤٩,٢	١٢٩,٤	٦٣,٦	٠,٠	٩٣,٨	٥٦,٣	٢,٢	١٦,٠	١٠٠,١	٧١٠,٦
حاصلات زراعية	٤,٢	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٢,٩	١٦,٨	٠,٠	٥,٩	٠,٠	٣٩,٨
صب جاف	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠
أتربة وخامات	٤٠,٠	٢٣٦,٥	٤,٨	٣٢,٢	٢٧٣,١	٧٦,٩	٩٤,٦	١,٥	١٦١,٩	٩٢١,٤
ذات طبيعة خاصة	٠,٠	٥,٠	٠,٦	٦٩,٨	٠,٩	٠,٠	٠,٠	٠,٨	٠,٠	٧٧,١
أسمدة وأملاح	١١,١	١٩,٠	١٠,٥	٤,٧	١٢٦,٢	٢١,٩	٠,٠	٠,٦	٠,٠	١٩٤,٠
صب سائل	٢١٩,٠	٢٢٣,٧	٠,٠	٠,٠	١٥,٥	٠,٠	١,٨	٠,١	٠,٠	٤٦٠,١
إجمالى	٥٢٣,٥	٦١٣,٦	٧٩,٥	١٠٦,٦	٥٢٢,٤	١٧١,٩	٩٨,٦	٢٤,٩	٢٦٢,٠	٢٤٠٣,٠
ترانزيت	١٢,٢	٤٢,٠	٣٢٥,٧	٠,٠	٣٦٨,٥	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٧٤٨,٤
الإجمالى العام	٥٣٥,٧	٦٥٥,٦	٤٠٥,٢	١٠٦,٦	٨٩٠,٩	١٧١,٩	٩٨,٦	٢٤,٩	٢٦٢,٠	٣١٥١,٣
وزن الحاوية فارغة (برسم الوارد)	٠,٠		١٥,٤	٠,٠	٢٠,٩	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٣٦,٣
وزن الحاوية فارغ (برسم الترانزيت)	٠,٠		١٢,٨	٠,٠	٩١,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٠٣,٩
تموين سفن	٠,٠		٥٢,٤	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٥٢,٤
الإجمالى العام	٥٣٥,٧	٦٥٥,٦	٤٨٥,٩	١٠٦,٦	١٠٠٢,٨	١٧١,٩	٩٨,٦	٢٤,٩	٢٦٢,٠	٣٣٤٣,٩

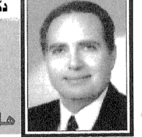
* كميات البضائع تشمل البضائع المحواة والغير محواة
* الكميات لا تشتمل على وزن الحاوية الفارغة

عدد السفن الواردة

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٤٨	٤٧	١٤٢	٠	١٦٦	٢١	٠	٠	١٥	٥٣٩
صب جاف	١٣	١٧	٢	٠	٢٠	٣	٠	٠	٠	٥٥
أتربة وخامات	٣	١١	٢	٩	٢٢	١٢	٨	٠	٠	٦٧
ذات طبيعة خاصة	٤٠	٢	٠	٢٠	٢٥	١٢	٠	٠	٠	٩٩
أسمدة وأملاح	٠	٠	٤	٢	٩	٥	٠	٠	٠	٢٠
صب سائل	٢٤	١٢	٠	٠	٠	١٧	١	٠	٠	٥٤
مولاس	٥	٠	٠	٠	٣	٠	٠	٠	٠	٨
إجمالى	٢٣٣	٨٩	١٥٠	٣١	٢٤٥	٧٠	٩	٠	١٥	٨٤٢
ركاب	٠	٠	٢٨	٠	٠	٤٧	٥١	٩٥	٠	٢٢١
أخرى	١٩	٠	٧١	٠	٠	٠	٠	٠	٠	٩٠
إجمالى عام	٢٥٢	٨٩	٢٤٩	٣١	٢٤٥	١١٧	٦٠	٩٥	١٥	١١٥٣

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) المترددة على الموانى

البيان		الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	٦٥	٢٠٢٨٦	٤٤٣٦٩	٢٥٢٢١	٤٤٣٩٥	٢١٨٣٩	٤٧٤٩	١٦٠٩٢٤
	مغادرون	١٥٩	٢٠٢٩١	٥٠٥٥٩	٥٣٨٢٥	٥٦٧٣٨	٣٦٤٩٤	٢٩٣٩	٢٢١٠٠٥
	الإجمالى	٢٢٤	٤٠٥٧٧	٩٤٩٢٨	٧٩٠٤٦	١٠١١٣٣	٥٨٣٣٣	٧٦٨٨	٣٨١٩٢٩



دكتور ربان/ أحمد حنفى الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

يجب علينا أن نبحث عن بدائل

للقواعد الدولية لإدارة السلامة البحرية ISM CODE

الجزء السابع

هل ذهبنا أبعد مما يجب فى تحديد مستويات التطقيم الأمنى؟

إن النظم الوطنية والمنظمة البحرية الدولية قد فرضوا أعباءً متزايدة على الأطقم التى قد تكون وصلت أو شارفت على الوصول إلى نقطة الإنفجار. هل وضعت البيروقراطية الكثير جداً من المتطلبات والمطالب على الأطقم الذين فى إستكمالهم للنماذج المطلوبة والإستجوابات حماية للسفن وسلامتها وللبيئة على وجه التحديد؟

ولا نستطيع قياس ما إذا كانت تكاليف الأطقم تحتل الأسبقية قبل السلامة، هل يجب أن يكون لدينا أعداد أكبر من الأطقم على السفن؟ هل الربان محمل بأكبر مما يطيق من البيروقراطية؟ هل يجب علينا أن نتوقع من كبير الضباط الإشراف على مناولة البضائع ومصاحبة واحد من العديد من الفاحصين الراغبين فى إستكمال قوائم إختبار ضخمة مصممة لإرضاء المتطلبات الإجبارية للمنظمة البحرية الدولية أكثر منها مدعاة لتحسين السلامة على السفينة؟

أعباء العمل المتزايد اليوم:

حتى عقد السبعينات كانت الحياة بسيطة نسبياً وكانت المناوبة لمدة أربع ساعات فى مقابل ثمانى ساعات راحة كنظام ثابت لمدة إثنى عشر شهراً متواصلة يعقبها إجازة لمدة ستة أسابيع خارج السفينة ، وكانت بعض المهام الواجب إنجازها خلال فترات الراحة التى بين المناوبتين ، مثل أعمال صيانة أجهزة إنجاء الأرواح وأعمال مكافحة الحريق وبعض المهام الخاصة بتستيف البضاعة ، التى كان يجب القيام بها ولكن الأساس فى التنفيذ الفعلى هو فى فسحة الأوقات الفائضة ، وبالنسبة للمهندسين فقد كانت أعباء أعمالهم ترجع بنسبة كبيرة إلى عمر السفينة ونوع الماكينات.

الإختلاف اليوم كبير:

١ – فاحصو هيئة الإشراف على دولة الميناء وكذا حشد كبير من الفاحصين الآخرين يطلبون الآن الكثير والكثير من وقت الضباط بينما يجرى داخل الميناء وغالباً فى هذه الموانئ تنفيذ مهام مناولة البضائع حيث يتسبب التطاول على مثل هذه الأوقات نهجاً خارجاً عن نطاق العمليات الآمنة للسفينة ، وتحدد فلسفة القواعد الدولية لإدارة السلامة: "قل ما تفعل ، وافعل ما تقول ، وسجل ذلك" ، وقد كان هذا هو الجزء الأخير الذى وضع أعباء إضافية على الطاقم. فلا تكفى إتباع الإجراءات الصحيحة ، حيث أصبح تسجيل كل شئ أيضاً مطلباً أساسياً. ويتزايد التسجيل بصورة كبيرة إذا وجدت إجراءات تتطلب العناية.

٢ – كما وضعت متطلبات الأمن البحرى الجديدة مطالب إضافية على الطاقم فلا يكفى أن يعين على كل سفينة ضابط أمن ، بل إن هؤلاء الضباط مطالبون بإجراء التأكيد على أن جميع الطاقم قد تم تدريبهم على مقتضيات الأمن. علاوة على أن الكثير جداً من المتطلبات الجديدة تستوجب إستكمال النماذج ، وسجلات الأعمال اليومية على مدار الساعة لإثبات أن جميع المتطلبات قد تم الوفاء بها ، وبالرغم من أن هذه الأمور مرئية بصورة واضحة، فلا زال يوجد آخرون تتلخص صافى تأثيراتهم فى وضع أعباء إضافية على العاملين فى البحر. تزايد النظم الآلية فى جميع المظاهر لا يترجم دائماً إلى عمل أقل فالنظم الآلية غالباً ما تعنى أعطالاً أكثر وصيانة أكثر بواسطة الطاقم ، كما تتطلب المعدات الجديدة الإحتفاظ بسجلات أكثر ، ومن العوامل المتزايدة فى حياة العاملين فى البحر السرقة المسلحة وأعمال القرصنة . مما يقتضى مضاعفة الأعداد فى المناوبة كإجراء وقائى.

دعنا نقتبس من تعميم لجنة السلامة البحرية الجديدة هذه الجزئية عن التكنولوجيا الجديدة "إنه ليس من غير الشائع تركيب ما يربو عن عدد (٢٠٠) إنذار داخل غرفة قيادة السفينة ، وأن يراقب فرد واحد فى المناوبة هذا المستوى من المعلومات بطريقة صحيحة ، لذا يصبح من الضرورى التدريب على إدارة المعلومات حيث أن العبء الزائد للمعلومات يعتبر مصدر خطر حقيقى"

ماذا يعنى ذلك من منظور التطقيم؟ هل هذا تحسين أم مجرد عمل إضافى كثيراً؟ أعتقد أنه الأخير.

شهادة التطقيم الأمن؟

يعتبر الإرهاق أمر هام لدى المنظمة البحرية الدولية ، نظراً لوقوع كوارث ردت إلى إرهاق الطاقم ، فعلى سبيل المثال ، إلتحق كبير ضباط بسفينة بعد أن إقتضت الضرورة عدم نومه لمدة (٢٤) ساعة ، ثم قام بالإشراف على أعمال تحميل السفينة ، وفى النهاية تسلم أعمال المناوبة حيث سقط أثنائها نائماً مما أدى إلى جنوح السفينة على الشعاب المرجانية. يوجد العديد والكثير فى هذا المضمار الذى يوضح لى أنه يجب حذف كلمة "آمن" من شهادة التطقيم الآمن ، ومفتاح البيان هو ما إذا كانت هذه الشهادة تعكس بدقة الأحوال التى على ظهر السفينة ، إحدى التعقيدات الخاصة بالإدارة هى طبيعة النقل البحرى الجوال ، حيث يتخلل بعض الرحلات القصيرة قلق شديد من زوار الميناء والذى غالباً ما يحدث يومياً ، وقد تكون هناك رحلات طويلة أخرى لا تزيد الزيارة خلالها عن ثلاثة موانئ على مدى شهرين. لكن الإدارات لا تطلب تغيير لشهادة التطقيم الآمن ، تعتبر دولة ليبيريا الآن أن إعداد ورقة من أجل المنظمة البحرية الدولية (بالإنضمام إلى بعض الإدارات الأخرى) تقرر فيها أن معظم شهادات التطقيم الآمن الحالية لا تمثل عبء العمل المفروض من قبل المنظمة البحرية الدولية (وطلبات بعض المشغلين) وأنه يجب على الصناعة أن تجد معادلة للربط بين عبء العمل وعدد الطاقم.

بعض الأمور التى يجب أن توجهها الإدارة المسئولة:

١ – ما هى الأمور الوثيقة الصلة بأطوال الرحلة؟

٢ – هل نوع البضاعة له علاقة؟

٣ – هل لدى جميع الجنسيات نفس الطاقة مع تزايد أعباء العمل؟

٤ – هل سوف تشكل متطلبات الأمان الجديدة وطأة أو أنه يمكن مزجها مع عبء العمل بسهولة؟

٥ – هل تعريف معاهدة مستويات التدريب والشهادات وأعمال المناوبة للعاملين فى البحر الجديدة بالنسبة "للضابط المضطلع بمسئولية المناوبة" سواء كان ملاحاً أو مهندساً تخفض عن مستويات التأهيل على السفينة بواسطة تشجيع المشغل على وضع إثنين من صغار الضباط على أول رحلة بدلاً من الضابط الثالث أو الضابط الثانى المعتاد؟ وهل هذا سيؤثر على التطقيم الآمن؟

٦ – هل متطلبات التسجيل المفروضة بواسطة القواعد الدولية لإدارة السلامة البحرية بإعتبارها عمل روتينى يجب الحفاظ عليه عمل ضرورى؟ وهل يحسنون تطبيق التضييقات التى تفرضها القواعد الدولية لإدارة السلامة؟

٧ – هل يمكن تعديل عبء العمل المفروض على الطاقم بواسطة زيادة عدد الضباط على السفينة؟ وهل يمكن تحقيق نفس الشئ بواسطة تعيين سكرتير / مساعد إدارى؟

٨ – هل يجب على إدارة دولة العلم إجبار مستويات الطاقم على أساس رحلات المحيط الطويلة ، وعند ذلك تجبر وضع القائم المؤهل الإضافى على السفينة طالما أن السفينة تقوم بزيارة أكثر من (٦) موانئ فى الشهر؟

٩ – هل على الإدارة أن تجبر – فى حالة السفن التى تتكرر زيارتها للموانئ (ستة موانئ أو أكثر فى الشهر) مشغل السفينة على تعيين طاقم مؤقت للإشراف على أعمال مناولة البضائع؟

١٠ – هل يجب على مشغل السفينة توقيع عقوبات على الربان الذى يقوم بإلقاء مخطاف سفينته خصوصاً بعد زيارة ميناء بها وباء حمى السل الرئوى مما قد يتسبب فى إصابة ضباطه بها أثناء نومهم؟

١١ – هل لعبء العمل تأثير على معدلات الإحتفاظ بحيوية الطاقم – وهل عبء العمل يمثل رادع لهم عن الإستمرار فى مهنة البحر؟

•••

e-mail:ahmed hanafi@hotmail.com

إستراتيجية التنافس ودورها فى خلق الميزة التنافسية للموانئ

بقلم الدكتور أيمن النحراوى

تعرف الإستراتيجية التنافسية بأنها هذه الإستراتيجية التى تهدف إلى تنمية وتطوير مجموعة من العناصر والأنشطة فيما بينها بهدف دحر المنشآت المنافسة ومن هذا المنطلق تعرف الميزة التنافسية بأنها قدرة المنشأة على إنتهاج وإختيار وتنفيذ إستراتيجية تنافسية تهدف إلى تحقيق والحفاظ على ميزة تنافسية أفضل تجاه غيرها من المنشآت، وبالتالى يمكن أن نقرر أن رسم وصياغة إستراتيجية تنافسية تهدف إلى خلق ميزة تنافسية متواصلة لمحطة الحاويات إنما يتضمن وجود مجموعة متكاملة من القرارات والأفعال تؤدى إلى تحقيق التميز المتواصل والمستمر على المنافسين وعليه يمكن الإشارة إلى ثلاث مكونات أساسية:

مجال التنافس

ويتضمن هذا النطاق بالنسبة لمحطة الحاويات تحديد المجال أو النطاق الجغرافى لعملياتها أو خدماتها والذى يعتبر عاملاً هاماً فى تحديد إستراتيجياتها التنافسية، فالنطاق الجغرافى لخدمات محطة الحاويات يمكن أن يكون نطاقاً وطنياً أو فى مجال الحدود الجغرافية للدولة التى توجد بها المحطة وعلى سبيل المثال محطة حاويات الإسكندرية تعد نموذجاً لما يمثله هذا النطاق إذ أن نسبة ٩٨٪ من أعداد الحاويات المتداولة من خلالها إنما تخص حاويات تحمل بضائع ونقليات التجارة الخارجية المصرية من صادرات أو واردات.

فى حين أن محطة حاويات دمياط والتى تتداول ما نسبته ٩٠٪ من أعداد الحاويات المتداولة من خلالها برسم الترانزيت منافسة فى ذلك مجموعة الموانى بمنطقة شرق البحر المتوسط مثل ليماسول وحيفا وأشدود ومرسى كلوك وبيريه ولذلك فهى تعد بصدد مجال التنافس ضمن مجموعة الموانى/ محطات الحاويات شبه الإقليمية Sub Regional حيث يمتد نشاط خدماتها بوجه عام فى منطقة شرق البحر المتوسط ولتمتد خدمات سفنها الرافدية إلى هذه المنطقة بالإضافة إلى موانى البحر الأسود مثل فارنا وأوديسا وكونستانزا، على الجانب الآخر يختلف هذين النمطين من حيث مجال التنافس عن ميناء دبى الذى يعد فى مقدمة الموانى العربية من أعداد الحاويات المتداولة من خلاله والذى يعتبر أن النطاق الجغرافى التنافسى له يمتد من جنوب شرق آسيا وشبه القارة الهندية وحتى بحر العرب إلى البحر الأحمر وشرق أفريقيا ومن ثم فهو يعد نموذجاً للموانى الإقليمية بما يضمه من مجموعة من محطات الحاويات التى تعمل فى مجال التنافس الإقليمية Regional المشار إليه، أما عن مجال التنافس الأخير من حيث الإشارة إليه فهو أكبر هذه المجالات من حيث حدوده أو نطاقه والذى يشمل العالم كله وتمثله موانئ مثل هونج كونج وسنغافورة والتى تعتبر أن نطاق خدماتها هو العالم مستندة بذلك إلى موقعها الجغرافى فى منطقة تعد أحد أهم المناطق الإقتصادية فى العالم وهى منطقة شرق وجنوب شرق آسيا بما تضمه من دول تعد فى مصاف الدول الكبرى إقتصادياً على مستوى العالم مثل الصين واليابان وكوريا وأندونيسيا وماليزيا وتايوان وغيرها.



أسلوب التنافس

ويتضمن إستراتيجية تقديم خدمات محطات الحاويات، وهل تقتصر على عملية تداول الحاويات من / إلى السفينة والتى تعتبر الوظيفة الرئيسية التقليدية لمحطة الحاويات أم تتجاوز ذلك إلى تقديم مجموعة متكاملة من خدمات التداول والتخزين والتخليص والنقل الداخلى والإقليمى إضافة إلى تقديم مفهوم متكامل لمجموعة الخدمات اللوجستية التى يمكن أن تسهم بها محطة الحاويات لخدمة عملائها، ويضاف إلى ما سبق مجموعة العوامل المرتبطة بأداء الخدمة والتى يأتى فى مقدمتها تسعير هذه الخدمات ومستوى الجودة المقدمة به ومدى إستجابتها لطلبات العميل، ويمكن الإشارة فى هذا الشأن إلى ما يمكن أن تكون عليه إستراتيجية تقديم خدمات محطة حاويات نمطية بالنسبة لإحدى الشركات الملاحية العالمية للنقل بسفن الحاويات والتى يأتى فى مقدمتها تحقيق معدل مرتفع لدوران السفينة بالمحطة بالإضافة إلى معدلات تداول حاويات مرتفعة مقارنة بغيرها من محطات الحاويات المنافسة مع إتاحة الفرصة لتقديم مجموعة من الخدمات المتكاملة مثل التسهيلات التخزينية والنقل الداخلى ، أو مجموعة الخدمات المرتبطة بنشاط إعادة الشحن مثل التخزين وإعادة الشحن على السفن الرافدية المترددة على محطة الحاويات من / إلى الوجهة النهائية للحاوية والتى قد تكون ميناء رئيسياً أو رافدياً ، مع العمل على أن يتم تقديم هذه الخدمة بسعر تنافسى يضمن المساعدة فى تحقيق أهداف محطة الحاويات.

أساس التنافس

يعتبر أساس التنافس عن الأصول والطاقات والقدرات المتوافرة لدى محطة الحاويات والتى تعد أحد العوامل الرئيسية فى تحقيق الميزة التنافسية المتواصلة ، فعلى سبيل المثال فإن منطقة بورسعيد ودمياط بوقوعها على المدخل الشمالى لقناة السويس فإنها تمثل ميناء حتمى ونقطة عبور لا إرادية للسفن العابرة للقناة فى كلا الإتجاهين ويمثل ذلك الموقع الفريد أهمية خاصة لحركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات عبر محطات الحاويات فى هذه الموانئ، إذ أن هذا الموقع لا يحقق أى إنحراف لمسار السفن عن المسارات الرئيسية للخطوط الملاحية من جبل طارق وحتى قناة السويس وهذا الإنحراف = صفر بالنسبة للموانئ ومحطات الحاويات بها فى هذه المنطقة ، إن أقل إنحراف عن المسار بالنسبة للموانئ المنافسة بالمنطقة هو ميناء مرسى كلوك إذ يمثل حوالى ٦٠ ميل بحرى تستغرق حوالى ١٠ ساعات ، وبالنسبة لميناء جويا تاورو يمثل الإنحراف ٦٩ ميل بحرى تستغرق ١٣ ساعة وتتزايد مسافة الإنحراف بالنسبة لمينائى بيريه وليماسول حيث تبلغ ١٧٨ ، ١٧٩ ميل بحرى على الترتيب ويبلغ هذا الإنحراف لكلاهما ٢٠ ساعة تقريباً وهذا الأساس للتنافس بالنسبة للتميز الجغرافى لموقع محطة الحاويات يعد أحد العوامل الرئيسية فى تحقيق الميزة التنافسية المتواصلة فى ضوء ما يلى:

١- إن تكلفة إيجار سفينة الحاويات سعة ٣٥٠٠ حاوية مكافئة تبلغ فى المتوسط حوالى ٢٨٠٠٠ دولار / يوم.

٢- التكاليف الإضافية التى تتكبدها السفينة والمترتبة على ذلك الإنحراف والمتمثلة فى تكاليف الطاقم والوقود والمستلزمات السلعية الأخرى.

٣- زيادة زمن الرحلة بالنسبة للسفينة وإنعكاس ذلك على ترددداتها وزمن النقل وجدول الإبحارات الخاص بها.

٤- إمكانية تحقيق وفورات فى زمن الرحلة بتنسيق جدول إبحارات السفينة وتردداتها مع محطات الحاويات فى هذه المنطقة وهيئة قناة السويس لكى تصبح فترة إنتظارها للرحيل ضمن قافلة الشمال أقل ما يمكن.

لكن هذا الموقع الفريد كأحد أسس التنافس بالنسبة لمحطة الحاويات يفقد تميزه التنافسى إذ إفتقد لأحد أهم العناصر الداعمة له وهى التجهيزات والمعدات الحديثة لتداول الحاويات والتى يأتى فى مقدمتها أعماق المياه بالممرات وأمام الأرصفة وأطوالها وطرازات وأعداد ونوعيات الأوناش الجسرية المستخدمة والمعدات المساعدة لتداول الحاويات بالرصيف والساحات فضلاً عن تجهيزات الإتصال والتنسيق فيما بين كافة الأطراف داخل وخارج محطة الحاويات وذوى العلاقة بعملياتها وخدماتها، فتوجه كبريات الشركات الملاحية فى العالم للنقل بسفن الحاويات نحو شراء أو إصدار طلبات بناء لسفن حاويات ذات سعة وصلت بالفعل إلى ٦٠٠٠ – ٦٧٠٠ حاوية مكافئة مثل P&O, Maersk فرض تحدياً رئيسياً لكافة محطات الحاويات على مستوى العالم وخاصة هذه التى تدخل فى مضمار التنافس على إجتذاب الشركات والخطوط الملاحية العالمية لتتردد سفنها عليها وتتداول الحاويات من خلالها وهى فى هذا الإطار إنما تسعى لدعم قدرتها المتنافسية المقارنة إزاء غيرها من محطات الحاويات المنافسة بتوظيف الحديث من التجهيزات والمعدات والتى تتفق فى إنتاجيتها مع ما يتطلع إليه عملاء المنطقة من إنتاجية عالية تنعكس فى زيادة سرعة دورة السفينة بالمحطة.

***

drayman100 @ yahoo .

أسطول وطنى قوى حلم طالما بات يحلم به الكثيرون من أبناء هذا الوطن

ولكن!!!

من الذى يسعى لتحقيق هذا الحلم ؟ وكيف يتحقق ؟ ومتى سوف يبدأ البناء ؟

القضية ليست فى إظهار المشكلة ، ولكن كيف نتعامل معها فى ظل تحديات واقعنا الحالى ؟ ففى الوقت الذى يلعب فيه الأسطول دوراً بارزاً فى تحقيق إقتصاد بعض الدول يتضاءل حجم أسطولنا الوطنى بشكل ملحوظ خاصة فى الآونة الأخيرة حيث تراجع دور الدولة عن التمويل لبناء أسطول وطنى ليكون هذا الأسطول بمثابة القاعدة التى يرتكز عليها الاقتصاد المصرى ويكون نواة لمستقبل مزدهر فى ظل الإنفتاح الذى يشهده العالم .

من هنا كان اللقاء بالمهندس فتح الله محمد عبد العزيز نائب رئيس مجلس إدارة الشركة الأهلية للملاحة والاستثمار وأحد ملاك السفن المصريين وعضو مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية الذى أكد على أن الأسطول الوطنى يعد دعامة من دعامات الاقتصاد مما يفتح أبواب التصدير للأسواق العالمية مشيراً لتجارب بعض الدول المجاورة مثل دولة تركيا التى فتحت الأبواب لبناء السفن وشراء سفن جديدة بل وأوجدت التمويل اللازم وبالفعل أعدت أسطول تجارى يزيد عن ال٧٥٠ سفينة ودولة سوريا التى أطلقت أعمار السفن حتى ٣٠ عام لإتاحة الفرصة لبناء أسطول وطنى حتى لو كان بأعمار سفن كبيرة وبهذا سوف تستطيع أن تحدث الأسطول . وقد أعرب المهندس فتح الله عن أسفه ودهشته لتضاؤل حجم الأسطول الوطنى فى الوقت الذى يدعوا فيه الجميع للتصدير مؤكداً أن هناك بعض النقاط الهامة التى لابد من توافرها لتكون النواة لتشجيع المستثمرين المصريين على شراء وتملك السفن الرافعة للعلم المصرى لتجعل العلم المصرى يجوب الموانى العالمية ولتدعيم بناء أسطولنا القومى.ولعل من أهم النقاط التى حددها المهندس فتح الله لزيادة عدد سفن الأسطول المصرى:

١- إلغاء شرط موافقة الوزير على بيع السفن الرافعة للعلم المصرى لأجنبى .

حيث أكد على أن وجود مثل هذا الشرط فى عصر حرية الاستثمارات يجعل المستثمر لا يرغب فى شراء السفن الرافعة للعلم المصرى حيث لا يستطيع التصرف ببيع استثماراته إلا بإذن الوزير المختص.

المهندس
فتح الله عبد العزيز

٢- إطلاق أعمار السفن إلى ٣٠ عاماً بدلاً من ٢٠ عاماً ما عدا سفن الركاب.

وقال أنه فى ظل إرتفاع أسعار السفن صغيرة العمر وعدم وجود التمويل اللازم لبناء سفن جديدة أصبح من غير المنطقى وجود شرط لتحديد عمر السفينة بألا تزيد عن ٢٠ عاماً خاصة وأنه من المؤكد أنه لا يمكن إدارة أو تملك سفينة يزيد عمرها عن ٢٠ عاما إلا بتطبيق الشروط والمعاهدات الدولية الخاصة بصلاحية وسلامة السفينة حتى يسمح لها بالدخول والخروج من الموانى العالمية مشيراً إلى أن هناك عدد كبير من السفن تخطت العشرون عاما ومازالت تعمل وبحالة جيدة.

٣- إلغاء رسوم الشهر والتوثيق على عقود بيع وشراء السفن.

وأكد على ضرورة إعفاء عقود بيع وشراء السفن المصرية من رسوم الشهر والتوثيق حيث أن الرسوم الحالية تمثل ٢ %من قيمة السفينة وحيث أنه لا توجد مثل هذه الشروط إلا فى مصر فلابد من تطبيق المادة ٢٢ من قانون الاستثمار رقم ٨ لسنة ١٩٩٧ على السفن .

٤-الموافقة على رهن السفينة الرافعة للعلم المصرى لأجنبى .

أضاف أنه فى الوقت الذى يتعذر فيه تواجد التمويل اللازم لشراء السفن الحديثة قد يلجأ المستثمر إلى البنوك أو شركات التمويل الأجنبية لإيجاد التمويل اللازم له مما يستلزم عمل رهن بحرى على السفينة لضمان الدين لدى الجهة الممولة ولكنه من غير المسموح عمل رهن على سفينة مصرية لدى ممول أجنبى مما يضطر المستثمر لرفع أعلام لدول أخرى تقدم له تسهيلات كبيرة ولا تضع له قيود وعراقيل تمنعه من رفع أعلامها على السفن المملوكة له و أشار إلى أن عدد السفن الرافعة للعلم المصرى فى ظل القانون الحالى ٥٥ سفينة بينما عدد السفن الرافعة لاعلام أجنبية ومملوكة لمستثمرين مصريين ٦٧ سفينة . !!

مزارات ... لها تاريخ

إعداد
أمل شحاتة

مدينة انتينوبوليس

* تقع المدينة على الضفة الشرقية للنيل وتعرف الآن «بقرية الشيخ عبادة» بمركز مدينة ملوى محافظة المنيا حيث تعد من أغنى محافظات مصر آثاراً، وأقيمت هذه المدينة على أنقاض مدينة فرعونية بها معبد لرمسيس الثانى.

* سميت هذه المدينة بأنتينوبوليس نسبة إلى الصبى أنتينووس غلام الأمبراطور هادريان، حيث كان هذا الصبى محبباً للإمبراطور، وأثناء زيادة هادريان لمصر عام ١٣٠ م أقام برحلة نيلية لصعيد مصر فى أثناء الزيارة غرق هذا الغلام وهو يحاول أن يملأ لسيده إناء من ماء النيل فزلت قدمه وغرق فى النيل، مما جعل الإمبراطور يحزن كثيراً على غرقه ونظراً لأن المصريون كانوا يقدسون الغرقى فى النيل فقد آله الإمبراطور هادريان الصبى وبنى له مدينة فى هذا الموقع لتحمل أسمه وتخلد ذكراه.

* تعتبر هذه المدينة هى الوحيدة التى شيدت فى مصر فى العصر الرومانى.

تخطيط المدينة

* خططت المدينة تخطيط هيبودامس كما ظهر فى مدينة الإسكندرية فقسمت المدينة لمربعات تتعامد وتتقاطع على الشارعين الرئيسيين الطولى والعرضى.

آثار المدينة

(١) البوابة الغربية لا تعمل نقوش وعرفت باسم بوابة النصر تقع بالقرب من الميناء النيلى ومشيدة من طوب الآجر ومزينة بأعمدة من الجرانيت المصرى، وهى المدخل الرئيسى للمدينة ويليها فناء متسع.

(٢) السوق الرومانى يقع فى منتصف المدينة وهو ساحة متسعة بها المبانى الحكومية والإدارية والدينية الخاصة بالمدينة.

(٣) الحمامات العامة أطلق عليها اسم المبنى الكبير لإنم عرض المبنى ٧٨,٥ م وأنقسمت لقسمين، القسم الأكبر كان مخصصاً للرجال والأصغر مخططاً للنساء، وبه حجرات للماء الساخن، الدافىء، والبارد.

(٤) المسرح عبارة عن مدرجات نصف دائرية ذات ممرات رأسية للصعود والنزول، وخشبة المسرح والأوركسترا وحجرات لتغيير الملابس.

(٥) قوس النصر يتكون من ثلاث عقود، الأوسط منها أكثرهم إرتفاعًا ويعد من أجمل معالم المدينة والساحة التى تليه كانت محاطة بأكثر من ٤٠ عمود، وهى تؤدى للمدينة ويذكر أن أقواس النصر كانت تقام تخليداً لذكرى إنتصارات الأباطرة.

(٦) معبد أنتينووس حيث أن أنتينووس هو الإله المحلى للمدينة، وعرف باسم أوزير - أنتينووس لإرتباطه بالموت بعد غرقه فى النيل. ويحتوى المعبد على تمثال للإله من الرخام.

(٧) معبد إيزيس نظراً لإنتشار عباداتها فى كل أنحاء مصر، وجد لها معبداً فى تلك المدينة، شيد من الجرانيت الوردى وبه تمثال للإلهة من البازلت الأسود.

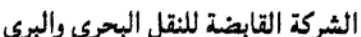
(٨) معبد سيرابيس شيد له معبد من الجرانيت به فناء واسع محاط بالأعمدة الجرانيتية ذات التيجان الأيونية والكورنثية وأقيم بالقرب من البوابة الشرقية للمدينة.

(٩) المقابر تقع خارج أسوار المدينة، وتنقسم لمقابر فرعونية ورومانية وبيزنطية ومقابر قبطية، عثر على مقابر منحوتة فى الصخر وأيضا مقابر مشيدة فوق سطح الأرض بها فتحات لدفن الموتى.

(١٠) مسلة أنتينووس أقامها هادريان تخليداً لذكرى الصبى أنتينووس ووضعت على مقبرته فى Porta Masgior بروما ونقلت بعد ذلك لإيطاليا.

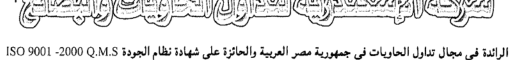
***











قائمة المركز المالى فى ٢٠٠٤/٣/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٣/٣١	البيـــان	٢٠٠٣/٠٣/٣١
	الأصول طويلة الأجل	
٢٩٤٧٧٠	الأصول الثابتة	٢٨٥٨٧١
(١٨١٦٣٩)	يخصم: مجمع الإهلاك	(١٧٠١٤٧)
٢٦٩٧٨	مشروعات تحت التنفيذ	٩٠٠٤
	استثمارات طويلة الأجل	
٥٧٢٢٥	استثمارات في أسهم شركات أخرى	٥١٧١٤
٢١٤٢٦	أصول غير ملموسة (بالصافي)	٢٢٠٦٣
٢١٨٧٦٠	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	١٩٨٥٠٥
	الأصول المتداولة	
٢٨٥٨٠	المخزون	٢٧١٦٦
٩٣٦٣	عملاء (بعد خصم المخصص)	٩٣٣٩
٧٢٤٣٢	حسابات مدينة مختلفة	١٠٧٣٣٩
٩٩٨٤٠	نقدية بالبنوك والصندوق	٩٣٨٢٦
٢١٠٢١٥	**مجموع الأصول المتداولة**	٢٣٧٦٧٠
	التزامات متداولة	
٢٣٦٢٧	المخصصات	٢٦٠٧٢
.	قروض قصيرة الأجل	
٩٢٠	موردين	٥٣٢
١٠٧١٨٧	حسابات دائنة مختلفة	١١٦٨٠٤
١٣١٧٣٤	**مجموع الإلتزامات المتداولة**	١٤٣٤٠٨
٧٨٤٨١	**رأس المال العامل**	٩٤٢٦٢
٢٩٧٢٤١	**إجمالي الاستثمارات ويتم تمويله:**	٢٩٢٧٦٧
	حقوق الملكية	
١٢٣٠٠٠	رأس المال المدفوع	١٢٣٠٠٠
٥٠٢١٢	الاحتياطيات	٤٤٨٨٩
٧٤١٨٩	صافي الربح	٧١٥٩٠
٢٤٧٤٠١	**مجموع حقوق الملكية**	٢٣٩٤٧٩
	الإلتزامات طويلة الأجل	
٣٠٦٨٢	قروض من البنوك	٣٢١٨٣
١٩١٨٥	حسابات دائنة أخرى طويلة الأجل	٢١١٠٥
٢٩٧٢٤١	**إجمالي تمويل الاستثمار**	٢٩٢٧٦٧

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية في ٢٠٠٤/٣/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٣/٣١	البيـــان	٢٠٠٣/٠٣/٣١
٧٣٨٦٦	صافى التدفقات النقدية من النشاط الجاري	٥١٦٩٩
(٦١٠٥)	صافى التدفقات النقدية من النشاط الاستثمارى	(٢٤٠٩٥)
(٨٣٢٧٨)	صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	(٩٤٦٠٢)
(١٥٥١٧)	**صافى التدفقات النقدية خلال العام**	(٦٦٩٩٨)
١١٥٣٥٧	**رصيد النقدية فى بداية العام**	١٦٠٨٢٤
٩٩٨٤٠	**رصيد النقدية فى نهاية العام**	٩٣٨٢٦

قائمة الدخل عن الفترة من ٢٠٠٣/٧/١ حتى ٢٠٠٤/٣/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٣/٣١	البيـــان	٢٠٠٣/٠٣/٣١
١٦١٩٥٠	إيرادات النشاط	١٤٩٧٩٥
(٥٠٥٧٧)	يخصم: تكلفة إيرادات النشاط	(٤٦١٩٣)
١١١٣٧٣	**مجمل الربح**	١٠٣٦٠٢
	يضاف إليه:	
	إيرادات استثمارات مالية	.
.	مخصصات أنتفى الغرض منها	.
٤٤٣٦	إيرادات أخرى	٣٧١٥
	يخصم منه:	
(٥٩)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الإدارة	(٦٨)
(١٠٦٠٨)	مصروفات إدارية أخرى	(٩٢٧٧)
	مخصصات بخلاف الأهلاك	(٦٣٦٢)
(٨٤)	أعباء وخسائر متنوعة	(٢٢٣)
١٠٥٠٤٨	صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة	٩١٣٨٧
(٥٢٩٧)	المصروفات التمويلية	(٦٢٦٩)
٥٥٧٧	فوائد دائنة	٤١٧٨
١٠٥٣٢٨	**صافى أرباح النشاط**	٨٩٢٩٦
	يضاف إليه (يخصم منه)	
١٢٢٥	أرباح فروق عملة	١٣٩٥٢
٤٨٥٢	إيرادات سنوات سابقة	١٦٣٣
(٦٢٢٧)	مصروفات سنوات سابقة	(٤٦٣٦)
١٠٥١٧٨	**صافى الربح قبل ضرائب الدخل**	١٠٠٢٤٥
٣٠٩٨٩	**ضريبة الدخل**	٢٨٦٥٥
٧٤١٨٩	**صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل**	٧١٥٩٠

قائمة التغير في حقوق الملكية عن الفترة المالية المنتهية في ٢٠٠٤/٣/٣١ — بالألف جنيه

بيـــان	رصيد أول المدة	الزيادة	النقص	رصيد أخر المدة
رأس المال المصدر أقساط لم يطلب سدادها أقساط متأخرة	١٢٣٠٠٠	-	-	١٢٣٠٠٠
رأس المال المدفوع	١٢٣٠٠٠	-	-	١٢٣٠٠٠
الاحتياطيات				
احتياطى قانونى	٣٤٧٤٧	-	-	٣٤٧٤٧
احتياطيات أخرى	١٥٤١٣	-	-	١٥٤١٣
احتياطى رأسمالى	٥٢	-	-	٥٢
	٥٠٢١٢			٥٠٢١٢
صافى ربح العام (أسهم خزينة)		٧٤١٨٩		٧٤١٨٩

ملخص الإيضاحات المتممه للقوائم الماليه فى ٣١/ ٣/ ٢٠٠٤

نبذه عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال العام رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة :الرائدة فى تداول الحاويات بمينا ءى الإسكندرية والدخلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة **ISO 9001- 2000 Q.M.S** كما يتم الإعداد للحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية **O. H. S. A.S 18001**

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به والمرخص ١٢٣ مليون جنيه موزعة على ٢٤,٦ مليون سهم القيمة الإسمية للسهم ٥ جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى ٥٥,٧١٪ القطاع الخاص ٤,٢٩٪ الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ٤٠٪.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين ٢٤٧,٤٠١ مليون جنيه كما بلغت حصة المساهمين فى التوزيع طبقاً لمساهمتهم فى رأس مال الشركة مبلغ ٥٩,٨ مليون جنيه بواقع ٢,٤٤ جنيه للسهم طبقاً لقائمة التوزيعات ٢٠٠٤/٣/٣١

السياسات المحاسبية : يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم ٢٠٤ لسنة ٢٠٠١ ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، آمون، ممفيس) للنقل البحرى لم تدرج لحين إعتماد ميزانيتها من الجمعية العمومية بالإضافة إلى إستثمارات مالية فى شركة إسكندرية للأعمال والخدمات البحرية.

إثبات المعاملات والأرصدة : تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات فى ٢٠٠٤/٣/٣١ بالعملات الأجنبية

رئيس قطاع الشئون المالية	رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
محاسب/ صباح عبد الفتاح مجاهد	محاسب/ عزيزة حسن شريف	مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور

وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

NLTC

شركة النيل للنقل البرى
شركة مساهمة مصرية
تعمل فى ظل القانون رقم ١٥٩ لسنة ٨١



محاسب/ محمد أحمد
رئيس مجلس الإدارة
والعضو المنتدب

★ وشعار الشركة أداء الخدمات التى تقدمها للعملاء بأمن وأمانة تامة من خلال فروعها المتعددة بأنحاء الجمهورية.

المركز الرئيسى

الإسكندرية - البر القبلى
ترعة المحمودية - النزهة
ت: ٣٨١٥٢٠٠ / ٣٨١٥٤٤٦ فاكس: ٣٨١٦٢٦٦ ص.ب ٤٨٦ رقم بريدى: ٢١٥١٩

فروع الشركة

الإسكندرية
ت: ٤٢٧٤٤٥٧-٤٢٥٥٠٥٣
كفر الزيات
ت: ٢٥٤٢٣٠٣-٢٥٤٢٥٥٠
المحلة الكبرى
ت: ٢٤٢١٧٥٤-٢٤٢٠٥٨١
لقاهرة
ت: ٥٢٤٦٩٠٦
السويس
ت: ٢٢١٨١٧- ٣٣١٥٤٩

مكاتب الشركة

القاهرة: ١٦٥ شارع محمد فريد
ت: ٣٩٠٥٩٧٤
جمرك الإسكندرية
ت: ٤٨٠٨٧٢٨
طنطا
ت: ٣٣٠٢١٦٤
مستودع البيضا
ت: ٢١٦٠٩٧ - ٢١٤٣٨١
ساحة الدخيلة
ت: ٠١٢٣٤٦٦٥٣

★ هى إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى والتى تم خصخصتها عن طريق نقل ملكيتها إلى إتحاد العاملين المساهمين بالشركة الذى يمتلك حاليا٩٥٪ من الأسهم.

★ وشركة النيل للنقل البرى إحدى الشركات المتميزة والمتخصصة فى مجال نقل البضائع داخل وخارج الجمهورية وذلك منذ إنشاءها عام ١٩٦٣ بالإضافة إلى قيامها بالأنشطة المكملة لنشاط النقل مثل التخليص والتفريغ والتحميل .. هذا وبجانب ذلك تواكب الشركة التطور الملموس فى مجال تخزين ونقل الحاويات بالمستودع التابع لها بميناء الدخيلة والمجهز بمكاتب مسئولى الجمارك وذلك لتقليل وقت تخليص البضائع للعملاء بالإضافة إلى قربه من جميع الأجهزة الرقابية مما يؤدى إلى إنهاء كافة الإجراءات للمستوردين والمصدرين بالمنطقة الجمركية فى يسر وسهولة.

★ هذا .. والشركة تمتلك حوالى ٣٠٠ سيارة وتريللا من مختلف الماركات والمجهزة للخدمة الشاقة بالإضافة إلى الأوناش والمعدات التى تمتلكها الشركة بمستودع الدخيلة فضلاً عن الورش الداخلية التى تقوم بعمليات إعادة التكوين للوحدات الناقلة وعمليات الصيانة الدورية بواسطة العمالة الفنية المدربة ذات الخبرات المتميزة.

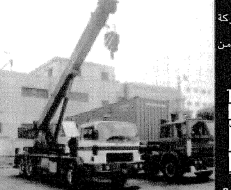
هذا .. وتعمل إدارة الشركة جاهدة على تغيير المفاهيم والأساليب التقليدية فى إدارة العمل وذلك بتطوير هذه الأساليب لتتناسب مع أحدث الأنظمة المتبعة فى الإدارة وفى هذا الإطار قامت الشركة بما يلى:

أولا: فى مجال التطوير الإدارى ..

* قامت الشركة بالتخلص من العمالة الزائدة بخروج عدد ٢٦٢ من العاملين بها بنظام المعاش المبكر للوصول إلى العمالة المعيارية اللازمة لأداء العمل وتوفيراً للأجور المنصرفة لهؤلاء العاملين وملحقاتها مع زيادة دخل العاملين بالشركة نتيجة وضع نظام إثابة عن المجهودات.
* أدخلت الشركة الحاسب الآلى فى كافة القطاعات مما ساهم فى دقة توفير كم كبير من البيانات يساعد الإدارة فى إتخاذ القرارات على أسس مدروسة وواضحة وسريعة.
* الإهتمام بالدورات التدريبية للعاملين الإداريين أو الفنيين للإرتفاع بكفاءتهم وخبراتهم سواء عن طريق التدريب الداخلى بمواقع الشركة المختلفة أو التدريب الخارجى بالجهات المختصة.
* تعمل الشركة على خلق صف ثان وثالث لتوفير الكوادر اللازمة لشغل الوظائف القيادية المختلفة.

ثانيا: فى مجال التطوير الفنى ..

* تقوم الشركة برفع كفاءة الأسطول الذى تملكه من الوحدات وذلك بالرغم من إنتهاء عمره الإنتاجى وذلك بإجراء عمليات إعادة التكوين للوحدات بالورش الداخلية بالشركة وبالتمويل الذاتى للشركة.
* تقوم الشركة بتصنيع الجوانب والكناتر والتقفيصات اللازمة لعمليات النقل الخاصة حسب نوعية المنقول سواء المواد التموينية أو البوتجاز وخلافه.
* القيام بعمليات الصيانة الدورية لوحدات الأسطول أولاً بأول.
* بالإضافة إلى ذلك تتبع الشركة أسلوب اللامركزية فى إدارة العمل بالفروع حيث يعتبر كل فرع من فروعها الخمس بمثابة مركز إنتاجى مستقل له إيراداته ومصروفاته ويتم محاسبة المسئولين عن الفرع على أساس الفائض الذى يحققه الفرع شهرياً والذى على أساسه يتم تقرير الحوافز للعاملين به على ضوء ذلك. حيث تتبع الشركة أسلوب الثواب والعقاب وذلك بتشجيع المجد ومعاقبة المقصر.



ثالثا: فى مجال التسويق ..

* تعمل الشركة على تنويع إيراداتها مع عملاء مختلفين بما لا يسمح بإنخفاض مفاجىء فى إيرادات الشركة نتيجة لظروف السوق المتقلبة بالإضافة إلى منح العاملين فى هذا المجال الحوافز اللازمة نتيجة جهودهم.

وفيما يلى قوائم الدخل والمراكز المالية للشركة خلال الثلاث سنوات ٩٩/٢٠٠٠، ٢٠٠٠/٢٠٠١، ٢٠٠١/٢٠٠٢ والتى من واقع الأرقام التى تحتويها يتضح مدى التطور والإنجازات التى حققتها الشركة خلال هذه السنوات.

قائمة المركز المالى

القيمة بالألف جنيه

البيان	٢٠٠٠/٩٩	٢٠٠١/٢٠٠٠	٢٠٠٢/٢٠٠١
الأصول طويل الأجل	٢٥٩٩٨	٢٦٥٦٩	٢٧١٤٧
الأصول المتداولة	٢٥٣٦١	٢٥٨٤١	٢٨٤٦٤
الالتزامات المتداولة	١٥٧٤٠	١٤٨٨٨	١٧٩٥١
إجمالى المال	٣٥٦١٩	٣٧٥٢٢	٣٧٦٦٠

قائمة الدخل

القيمة بالألف جنيه

البيان	٢٠٠٠/٩٩	٢٠٠١/٢٠٠٠	٢٠٠٢/٢٠٠١
صافى المبيعات والإيرادات الأخرى	٢٧٥٢١	٢٧١٧٨	٢٤٧٧٣
تكلفة المبيعات والمصروفات الأخرى	(٢٥١١٦)	(٢٥٢٧٥)	(٢٢٧١١)
صافى الربح النهائى	٢٤٠٥	١٩٠٣	٢٠٦٢

وفى إطار الخطط المستقبلية للشركة تسعى الشركة إلى توفير التمويل اللازم لعملية إحلال الوحدات والتوسع فى إنشاء الساحات التخزينية.

إتحاد الموانئ البحرية العربية
فى إجتماعه التاسع والعشرين



تغطية: ميادة محمود



عقد مجلس إدارة إتحاد الموانى العربية إجتماعه الدورى التاسع والعشرين بالقاهرة فى الفترة من ٣-٤ أكتوبر ٢٠٠٤ تحت رعاية الدكتور/ عصام شرف وزير النقل المصرى .

وبرئاسة "الأستاذ نعيم بن إبراهيم النعيم" رئيس مجلس إدارة الإتحاد وقد شرف جلسة الإفتتاح الدكتور أحمد الجويلى أمين عام مجلس الوحدة الإقتصادية العربية.

وفى كلمته الإفتتاحية أكد د. أحمد الجويلى على أهمية الترابط والعمل العربى المشترك فى التجارة بما ينعكس على مستوى وحجم التداول بالموانئ العربية.

كما أشار سيادته إلى أهمية تطوير كفاءة الموانئ العربية، وإنشاء خطوط ملاحية لتعزيز الملاحة البينية بين الدول العربية ، وإنشاء هيئة تصنيف عربية، وتوفير أسطول بحرى عربى يخدم التجارة البينية.

أما اللواء عصام الدين بدوى أمين عام الإتحاد فعرض جدول الأعمال الذى حفل بالعديد من الموضوعات الهامة ومنها:

- التقارير الفنية التى أعدتها اللجنة المنبثقة عن الإتحاد فى مجال جدوى إنشاء خطوط ملاحية عربية.
- ضرورة التكامل فى دعم تنمية الموارد البشرية بالموانئ العربية.
- أهمية تبنى سياسة موحدة تجاه النقل متعدد الوسائط.

وقد صرح بأنه تم إنشاء موقع للإتحاد على الإنترنت . وإختتم سيادته بتقديم الشكر للأكاديمية العربية للنقل البحرى، ومعهد تدريب الموانئ ، ومركز البحوث لما تقدمه هذه المؤسسات من خدمات علمية وأكاديمية فى مجال النقل البحرى.

كما قدم جزيل الشكر للدكتور "عصام شرف" لدعمه المالى وإهتمامه الخاص بالإتحاد.

وجاءت كلمة "د. عصام شرف" لتؤكد على جدوى دور الإتحاد فى دعم العمل العربى فى مجال الموانئ وتبادل الخبرات بما يحقق تنمية للموارد البشرية فى مجال النقل البحرى.

كما أشار سيادته إلى حرص جمهورية مصر العربية على دعم الإتحاد وتوفير كافة السبل لأداء مهامه على أكمل وجه، بما يزيد تدفق الصادرات والواردات ويعظم دور السياحة البحرية ويعزز التعاون البيئى.

أما الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم رئيس مجلس إدارة الإتحاد فبدأ كلمته بشكر جمهورية مصر العربية على دعمها ورعايتها المستمرة للإتحاد، ورحب بجميع المشاركين فى هذا الإجتماع الذى ينعقد فى ظل ظروف صعبة وتحديات يواجهها العالم كله خاصة الدول العربية- مثل العولمة والشراكة الأورومتوسطية والعلاقات العربية الأمريكية الثنائية ...

ولذلك يجب علينا التعاون وتنمية التجارة البينية لتقوية الوضع العربى وتكوين وحدة إقتصادية عربية قوية.

وفى حديث خاص لإنترناشيونال قال السيد / نعيم بن إبراهيم النعيم" أن الإتحاد بدأ منذ أكثر من ٢٥ عام لتحقيق التعاون والتنسيق بين الدول العربية، ومقره الدائم بالإسكندرية.

وقد تولت السعودية رئاسة الإتحاد منذ سنتين وجدد لها سنتين ومنذ ذلك الحين وتعمل المملكة السعودية على دعم الإتحاد وأنشطته، وجارى الآن دراسة توحيد هياكل التعريفة الجمركية التى أقرها الوزراء العرب.

وعن أهم المعوقات التى تواجه الإتحاد يحدثنا سيادته بأن أهم المشاكل التى تواجه الإتحاد هى التمويل - والذى يقتصر فقط على رسم إشتراك الدول العربية بالإتحاد - ولكن جارى الآن العمل على حل هذه المشكلة وإنهائها.

وقد إختتم الإجتماع أعماله بالإستماع إلى المتخصصين فى مجال أمن الموانئ لأهم متطلبات وشروط التوافق مع المدونة الدولية لأمن الموانئ (ISPS Code). وقد أوصى الأعضاء بإرسال برقية شكر لمعالى وزير النقل المصرى على دعمه الدائم للإتحاد.

XXX



الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

ش.م.ق.م

شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER& CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانى لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلى إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم فى نفس اليوم

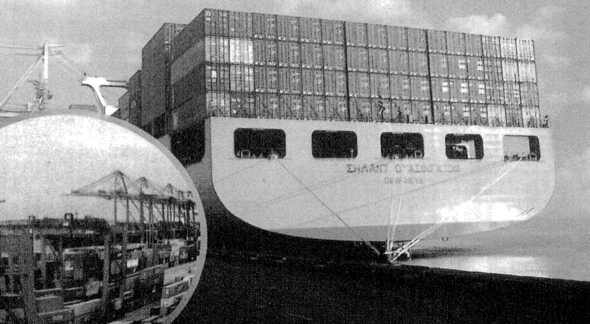
الخدمة الممتازة والسرعة فى الأداء

طوال ٢٤ ساعة - سبعة أيام فى الأسبوع

تعريفة مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

تربط مجموعة خطوط ملاحية عالمية منتظمة ميناء دمياط بموانى العالم

نحن دائماً ...... بابك إلى الأسواق العالمية



المركز الرئيسى : داخل الدائرة الجمركية - بميناء دمياط
عنوان تلغرافى : دمياكونت دمياط
تليفون: ٢٩٠١٢٠-٢٩٠١٠٠-٢٩٠١٠١- ٢٩٠١١٨ /٠٥٧
فاكس : ٢٩٠٧٧٧ /٠٥٧
الرقم البريدى: ٣٤٥١١ - ص.ب ١١ دمياط
e-mail:damietta@dchc.com.eg

الولايات المتحدة إمبراطورية تصنع أدوات سقوطها

بقلم/ سميرَ معوض باحث فى الإستراتيجية

بديهيات العمى الإستراتيجى بملحقاته من الغطرسة السياسية وحماقة إستخدام القوة يعد قاسماً مشتركاً أعظم ما بين الإمبراطوريات التى برزت فى حقب من التاريخ السياسى للكرة الأرضية . ثم دالت بفعل مفاهيم وثقافات ومعتقدات مناقضة لنواميس الحضارات ومتنافية مع الأسس الأكثر تجاوباً وتطابقاً مع حقائق الوجود الإنسانى وتحولها عن سبل الدافعية الخيرة فى وسائلها وغاياتها إلى مناهج الصراع الذى أسقط من حساباته أهمية التوازن الإيجابى المستقر مع ضرورات الحفاظ على الحقوق والواجبات الأخلاقية والمسئوليات والمهام. سواء على مستوى التماسك الداخلى أو على صعيد العلاقات الدولية بعيداً عن نوازع العدوان وإغراءات السيطرة والهيمنة بأساليب البطش والقهر التى ولدت من ثم عوامل مضادة ذاتية وخارجية حولت التباين السياسى إلى تصادم عدوانى إنسانى قاد تلك الكائنات الديناصورية جراء فقدان الحصافة الحضارية والحصانة التاريخية إلى الإعتلال والسقوط والإندثار .

ومن غرائب السلوك أن الولايات المتحدة تعتقد بقدر غير قليل من الإيهام الذاتى أن القرنين العشرين والحادى والعشرين ملكية حصرية لها دون منازع وأن الكرة الأرضية وفق مفاهيم العولمة الأمريكية باتت تحمل مسمى القرية الكونية الخاصة للسيادة الإمبراطورية الأمريكية المطلقة والطليقة بإمتياز القوة غير المكبوحة .

لا غرو إذاً أن تجمع طائفة من التحليلات السياسية والسوسيولوچية والإستراتيچية ذات الطابع الدولى على أن الولايات المتحدة تحت وطأة الرؤى والمفاهيم الذرائعية تمر الآن بما يعرف فى المصطلحات الطبية بمنعطف البحران (Crisis) التى تحدد بصورة حاسمة أرجحية إحتمالات الشفاء والتعافى على وازنية إحتمالات الإرتكاس المرضى المهدد لإستمرار الحياة، ستصبح الإستنباطات والإستنتاجات أشد وضوحاً إذا ما نهضت المسألة الأمريكية على أدلة مستقاة من واقع التفاعلات السلبية التى تضع العالم - القرية الكونية - أمام مشهديات تنذر بتتابع حلقات التأزم الحضارى التى تضع الولايات المتحدة إزاء كوارث الإنهيار الذى لا يبدو الآن ملحوظاً بما فيه الكفاية لكنه دون ريب سيبدو واضحاً بجلاء كاف فى مراحل زمنية قادمة ، عند هذا المنعطف سيكون سائغاً من الناحية المنطقية أن نعرض لطائفة من الظواهر وزمرة من الأسباب فيما يتلو :

١- لا تعتبر الأمة الأمريكية فى واقع الأمر أمة متجانسة عند منابت هويتها الحضارية بحكم التنوعات العرقية والجنسية والخلفيات الحضارية والثقافية وإلى الآن تضع هذه الحقيقة الوجدان الأمريكى فى عمومه أمام إشكالية يسعى صانعو السياسة الأمريكية إلى تجسير الهوة التى تهدد مركبات السبيكة الوطنية ونسيج المشاعر القومية باجتثاث مشاعر ونوازع الإرتباطات و التواشج بما هو غير أمريكى سابقاً ، ويمثل ذلك الحلم هاجساً ثقيل الوطأة يراد بإلحاح شديد التخلص منه مرة واحدة وإلى الأبد فلم تكن الحرب الأهلية الأمريكية فى الأساس حرباً تحريرية للعبيد وإنما كانت تصادماً مروعاً من أجل إعادة صياغة - بل لعلها الشروع فى صياغة - الكيان الوطنى المتوافق الأمة الأمريكية التى كانت روافدها تتعدد وتنمو بوتائر متسارعة ومجراها العام يتوحد تحت تهديدات الإنقسامات والشروخ التى تضع الحلم الأمريكى الأعظم فى مهب رياح صرصر عاتية ، لقد إنتهت الحرب الأهلية بيد أن ترسباتها فى طبقات الوعى التاريخى الأمريكى ما فتئت تنبض بإيحاءات تقض مضاجع الفكر السياسى والإجتماعى والثقافى الأمريكى، ولهذا كانت الأكاديميا الأمريكية أكثر إنكباباً على مناهج علم الإناسة - الإنثربولوچيا - بحثاً من خلالها عن كيفية معالجة هذا الإخلال بصورة مراوغة ، ومن ثم فإن الديمقراطية الأمريكية ليست فى صميمها منهجاً ثقافياً وقناعة سياسية بقدر ما هى حزمة من الحلول البراجماتية التوفيقية لإبقاء التوازنات الداخلية فى حال إستقرار. ومحاولة التخلص من هشاشة مكونات النسيج الأمريكى بحساسيته الدقيقة.

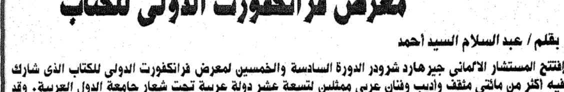
٢- من أجل ذلك طمس الفكر السياسى الأمريكى عدداً من نقاط إرتكاز الديمقراطية السياسية حيث عهد إلى نخبة محدودة أطلق عليها فى الدستور الأمريكى المجتمع (Electoral - college) الإنتخابى بالحقوق الحصرية لإنتخابات رئيس الجمهورية بالإضافة إلى نظم إنتخاب الكونجرس بمجلسيه وبذلك حال ما بين الشعب الأمريكى وبين الإنخراط فى الشئون السياسية مباشرة وتولت أجهزة الإعلام الممولة والموجهة من قبل قوى السيطرة المالية والصناعية والبترولية والعسكرية مهام صناعة العقل السياسى الشعبى والتلاعب به بما تبثه على هيئة قذائف ورسائل إعلامية يتولى صياغتها بدهاء شديد خبراء متخصصون فى التلاعب بالعقول وصناعة الرأى العام والإيعاز له بما يتبناه ويتعاطف معه إن على صعيد القضايا المحلية وإن فى مجالات قضايا العلاقات والصراعات الدولية. وبقيت السياسة الأمريكية عند مستوياتها العليا خاضعة لمبدأ لا تقربوا هذه الشجرة. لكن على سبيل التعويض تم تكثيف إغراق الوعى السياسى الشعبى فى الهموم والإهتمامات الحياتية لا سيما الإقتصادى منها وسادت بذلك عقيدة وثقافة (أن يوماً جديداً يعنى الحصول على دولار جديد) . وبذا صارت أولوية رغيف الخبز والسمكات تحظى بأولوية أسمى من الإهتمامات السياسية. وتعرض الشعب الأمريكى لحيف بارز إذ ظل الرأى العام الأمريكى يمثل إحتياطياً إستراتيچياً لحشده لمساندة قضايا معينة تقدم له مع مسوغات جائزة على حساب قضايا أكثر إستحقاقاً للعدل مثل قضايا العدوان على العراق وإبتزاز سورية وتهديد السودان وإنتقاد السعودية وترويع إيران والضغط على الشعب الفلسطينى هى التى تحدد أساليب الخداع والتزييف الديمقراطى.

٣- وفى هذا السياق فإن دخول الولايات المتحدة الحربين العالميتين الأولى والثانية لم يكن منطلقاً فى الأساس من ضرورات أملتها إعتبارات وقوع الأمن القومى الأمريكى تحت تهديد ناجز ومباشر. كما لم تكن من أجل النوازع السياسية والإنسانية الخيرة فقد دخلت الولايات المتحدة الحرب العالمية الأولى إستهلالاً لمرحلة التحضير لصناعة بواكير الإمبراطورية بعد أن رأت أن المجال الحيوى للنفوذ الأمريكى ينبغى أن يتجاوز إطار الشرنقة الجيوستراتيچية المتمثلة فى المحيطين الهادى غرباً والأطلنطى شرقاً. وكما حدث فى أوروبا إبتداءً من القرن الخامس عشر حين رأت أن مجالها الحيوى ينبغى أن ينداح متوسعاً إلى ما وراء حدود القارة العجوز. فإن فائض القوة الإستراتيچية الأمريكية كان لابد أن يعبر التخوم الأمريكية حاملاً معه التبشير بوشوك بزوغ فجر إمبراطورية جديدة ومع إندلاع الحرب العالمية الثانية وتراكم الرغبة فى تحقيق ذلك كان حتماً أن تتحول إرهاصات التحضر إلى عمليات التكوين المخطط والمبرمج بمرحلياته المتعاقبة . فالتفوق الإستراتيچى الأمريكى مضى متصاعداً فى وثبات شاسعة نهمة ومتعجلة . وحين وضعت الحرب أوزارها كانت موازين القطبية قد الرعب والردع المتبادل شكلت الحرب الباردة عقبة كؤوداً أمام الحلم الإمبراطورى الأمريكى الذى أبطأ من سرعته غير أنه لم يتوقف . وكانت مشروعات سباق التسلح سباقاً ماراثونياً ما بين القوتين الهدف منها إستنزاف موارد الإتحاد السوفيتى وإجهاض عوامل الإستقواء لديه لإخراجه من حلبة السباق لتحقيق الأحادية القطبية . وإبتداء من عقد التسعينيات فى القرن العشرين إنتهت مرحلة التكوين لتبدأ مرحلة النضج والتبلور وجاء الإنتصار الكاسح معه بمشاعر الزهو الجانح إلى الخيلاء وغطرسة القوة المتفردة وحماقة الرؤية الإستراتيچية المضببة بإنتشاء الإستعلاء وغياب الكوابح القانونية والأخلاقية. فقد كانت القنبلتان الذريتان اللتان ألقيتا على هيروشيما وناجازاكى هما اللتان نزعتا غطاء القمقم ليخرج المارد الأمريكى من نطاق الحلم المتربص إلى مجال الواقع ويصبح المجال الحيوى الأمريكى من ثمة هو عموم الكرة الأرضية.

٤- وكان على الحلم الإمبراطورى الأمريكى الذى صار حقيقة أن يحافظ على إيقاعات الحرب الباردة مضيفاً إليها ضجيج الحروب الساخنة فى أمريكا اللاتينية لإبقائها فناء خلفياً للولايات المتحدة وفى أفريقيا لضمان السيطرة على مواريث الإمبراطوريتين البريطانية والفرنسية. وفى آسيا لإحتواء ومحاصرة الصين لعرقلة صيرورتها قوة إستراتيچية منافسة. وتطويق ما كان يسمى بالإتحاد السوفيتى للحيلولة دون عودة بروزه كلاعب رئيس فى الساحة الدولية. إضافة إلى ذلك فإن الحرب الإقتصادية مع أوروبا تتأرجح ما بين خيارى ردع العصا وإغراء الجزرة وما بين الرغبة فى بقاء أوروبا حليفاً قوياً وبين الخوف منها نداً قد يعرقل نمو نوازع الإستفراد بتقرير الأوضاع التى ترغب أمريكا فى أن يكون العالم عليها. إن فائض القوة غير المتبصرة كما أثبتت وقائع التاريخ القديم والمعاصر عادة ما يتحول إلى عوامل إختلال وإنهيار بقدر ما تصيب المعتدى عليه فإنها تطال المعتدى. فمن قتل بالسيف بالسيف يقتل.

٥- لا مشاحة إذن فى أن الإمبراطورية الأمريكية بكل خيلاء جبروت قوتها المادية التكنولوجية والعسكرية تقف الآن على قمة عزلة تخامرها عقد كثيرة تقاطرت بعضها إثر بعض من المهانة التى لحقت بها فى الحرب الكورية ثم شفعها الإذلال المهين للهزيمة النكراء على أيدى قوى المقاومة الڤيتنامية. ثم توالت الجراح الراعفة من لبنان إلى الصومال إلى أفغانستان ثم العراق الذى أظهرت مدى البون الشاسع مابين الدعاوى السياسية الأمريكية والحقائق البراجماتية على الأرض. هذه القمة الموحشة تتحلق من حولها مزالق جمة وتحيق بها سحب غطرسة خداع بيزيطى كاذب يحجب فداحة المآلات والعواقب بسبب بعد البون ما بين قيم نفعية، فى سبيلها إلى فقدان موثوقيتها وذرائعية متمادية فى إنتهاك حرمات وقد أسات الحقوق الدولية للأمم الأخرى . وإعتبارها منظمة الأمم المتحدة تاريخاً بات ينتمى إلى عصر ما قبل بروز الكيان الإمبراطورى بجبروته السادر فى غى القوى الباطشة التى تعز على القهر. ونظرها إلى القوى العالمية مثل أوربا والصين واليابان وروسيا من زاوية إنها قوى ذات فاعليات من الدرجة الأدنى منها. ليس مما يثير الدهشة إذن أن الطريق إلى جوهر الضمير الأمريكى بات مسدوداً بفعل الحواجز والمتاريس التى وضعها اليمين الصهيومسيحى وحلفاءه من المحافظين الجدد. فقد كانوا سبباً فى دفع الإدارة الأمريكية الحالية بصورة طاغية إلى الإنغماس فى إستخدام المعايير المتعددة التى أدخلت الساسة الأمريكية فى مأزق وأزمات بات من المتعذر الخلاص من متداعياتها التى تتفاقم مثل التيهور الجليدى الساقط من أعلى القمة على السفح مندفعاً إلى الحضيض. فمستقبل الإمبراطورية الأمريكية بات محاطاً بالكثير من الشكوك لأن وهم الهيمنة الدائمة تصرف غير منطقى يفتقر إلى الحصافة ويتجاهل دروس التاريخ.

***



على هامش معرض فرانكفورت الدولى للكتاب



بقلم / عبد السلام السيد أحمد

إفتتح المستشار الالمانى جيرهارد شرودر الدورة السادسة والخمسين لمعرض فرانكفورت الدولى للكتاب الذى شارك فيه أكثر من مائتى مثقف وأديب وفنان عربى ممثلين لتسعة عشر دولة عربية تحت شعار جامعة الدول العربية. وقد صرح شرودر فى كلمته رفض حكومته لصراع الحضارات . وأن إستضافة الثقافة العربية والإسلامية فى المعرض ماهى إلا إشارة لمد جسور الجوار والتفاهم بين الشعوب .

وأصدر مكتب المستشار الألمانى بياناً أعلن فيه ترحيبه بإفتتاح المعرض ودعوة شرودر الدائمة لتغليب الحوار بين الثقافات بدلاً من الصراع، وأهمية الإحتكاك المباشر الذى يشيع التفاهم بين الشعوب.

وقد أكد فولكر نويمان المدير الدائم للمعرض على أن دورة هذا العام الذى يشارك فيها العرب ستكون الأكثر إثارة فى تاريخ دورات المعرض.

وأشار الدكتور المنجى بوستيتة المنسق العام للمشاركة العربية إلى أن هذه المشاركة تمثل تحدياً صعباً بعدما أصبحت حقيقة من خلال برنامج متميز وشامل تم الإعداد له بدقة لتقديم صورة متكاملة لثقافتنا ومدارسها وحاضرها وتطلعاتها المستقبلية بجانب دعم حوار الثقافات.

شرودر

وصرح المسئولون فى المعرض بأن هذه المرة الأولى التى يستعيد فيها المعرض طاقته الكاملة بعد أحداث سبتمبر حيث بلغ عدد العارضين ٦٧٠٠ عارض يمثلون (١١ دولة، ويعرضون ٣٥٠ ألف عنوان مطبوع وألكترونى ، وشارك فى البرنامج الثقافى الفنى الذى كان عنوانه " الإسلام وتحديات العصر" أكثر من ٢٠٠ مفكر ومبدع.

وكان فى مقدمة قضايا البحث والنقاش : الإصلاح الديمقراطى ، وحقوق الإنسان، والمرأة والرقابة على المطبوعات والنشر والإعلام فى الدول العربية.

زيارة وزير الخارجية الالمانى جناح العربى

وشاركت السيدة سوزان مبارك فى حفل الإفتتاح بصفتها ضيفة شرف هذه الدورة، وترأست سيادتها الوفد المصرى الرسمى الذى ضم أكثر من ٤٧ شخصية أدبية وفكرية منها الدكتور بطرس بطرس غالى وأحمد كمال أبو المجد، ومصطفى الفقى وجابر عصفور وعبد الوهاب المسيرى، وشاهدت سيدة مصر الأولى إفتتاح الجناح العربى فى المعرض الذى ضم حوالى ١٢ ألف كتاب و ٢٠٠٠ كتاب مترجم إلى اللغات الأجنبية.

وقد أقيم حفل إستقبال حضرته جميع الوفود العربية المشاركة فى فعاليات المعرض، وقدمت فى المساء فرقة الرقص المسرحى الحديث التابعة لوزارة الثقافة المصرية أوبرا شهر زاد.

معرض الأيقونات النادرة

أفتتح بمتحف الأيقونات بوسط المدينة فى إطار المشاركة العربية معرض الأيقونات المسيحية النادرة من مقتنيات متاحف وكنائس مصر ولبنان وسوريا، وقد حضر الإفتتاح برنار نورد هوف وزير ثقافة ولاية هيسن الألمانية ، وممثلون عن الدول الثلاث يتقدمهم محمد العربى سفير مصر لدى ألمانيا

محاضرة فى المركز الدولى

ألقت سيدة مصر الأولى محاضرة فى المركز الدولى بالمعرض طالبت فيها بضرورة إستعادة التوازن فى نظرة الغرب إلى عالمنا العربى والإسلامى والمساعدة فى بناء جسور التفاهم بين الشعوب فى الشرق والغرب، كما يجب أن نعرف ما للكتاب من دور فريد عبر الزمان والمكان بإعتباره الوسيلة المختارة لنقل الحكمة والخبرات من جيل إلى جيل أخر لإمكان تقدم الإنسانية وبناء ما تركه الأسلاف، ونحن الأن محاطون بالكتب من كل جانب من أجل تطوير التفاهم المشترك بيننا، ويأتى معرض فرانكفورت للكتاب وإستضافته للعالم العربى فى ظل حالة التوتر العالمى مما جعل زيادة التفاهم المشترك بين الشعوب أمراً ضرورياً خاصة وأن المعرض يمنحنا الفرصة لفتح نافذة بين الثقافة العربية الثرية والأوروبيين والعالم الغربى بشكل عام.

وقد تضمنت المحاضرة كل ما يخص العالم العربى والإسلامى الذى ينظر إليه بنظرة شك من جانب الذين يخلطون بين الإسلام والإرهاب، وأنه من الواجب علينا من خلال معرض فرانكفورت أن نسلك طريقاً طويلاً لإستعادة التوازن لنظرة الغرب لعالمنا العربى.

برنامج مكثف لسيدة مصر الأولى

كان جدول عمل سيدة مصر الأولى مكثف، فقد زارت مقر برلمان ولاية هيسن بمدينة فيسبادن عاصمة الولاية ، حيث إستقبلها نوربرت كارتمان رئيس البرلمان، والتقت برولاند كوخ رئيس وزراء الولاية فى قاعة الإجتماعات وتناول اللقاء سبل دعم أواصر الصداقة المصرية الألمانية وإستثمار العلاقات الثنائية بين مصر وألمانيا . وقد قامت بجولة فى مبنى البرلمان والتقت بأعضائه والسيدة كارين وولف نائبة رئيس وزراء الولاية ووزيرة التعليم، ثم توجهت سيادتها إلى مبنى بلدية العاصمة فيسبادن المجاور لمبنى البرلمان وكان فى إستقبالها هيلد براند ديسهل عمدة المدينة حيث أقيمت مراسم توقيعها على الكتاب الذهبى للعاصمة ، وألقى عمدة المدينة كلمة قال فيها أنه لشرف كبير لنا أن نستقبل السيدة سوزان مبارك، وأن توقع فى الكتاب الذهبى لفيسبادن تقديراً من الولاية لنشاطها وإنجازاتها المحلية فى مجالات الثقافة والطفولة وكذلك إنجازاتها العالمية والتى تعمل من خلالها على تبنى ودعم دور المرأة فى السلام ونشر ثقافة السلام والتسامح.

السيدة/ سوزان مبارك تلقى كلمتها

وشاركت السيدة سوزان مبارك فى إفتتاح المركز الدولى لحوار الثقافات التابع لوزارة الخارجية الألمانية بالمعرض، وقد أصدرت الوزارة بياناً رسمياً رحبت فيه بسيدة مصر الأولى.

نجيب محفوظ

كلمة نجيب محفوظ

ألقى محمد سلماوى رئيس تحرير "الأهرام إبدو" كلمة الأديب الكبير نجيب محفوظ الذى بدأها بتوجيه التحية لألمانيا مخترعة الطباعة التى بدونها لما عرف الكتاب، وتضمنت الكلمة شرحاً للمصادر التى تستمدها الثقافة العربية المعاصرة وتنحصر فى ثلاثة ينابيع: الحضارات القديمة، والإسلام ، والحضارة الغربية وقد أشار الأديب إلى الحضارة المصرية القديمة التى تعتبر من أكبر الحضارات إنسانية ، كما أن حضارة بلاد النهرين أول من إخترع الأبجدية قبل الميلاد بآلاف السنين. وتساءل نجيب محفوظ عما كان من الضرورى أن تحدث تلك المواجهة المؤسفة بين الغرب والشرق الإسلامى حتى تنتبه إلي أهمية مواصلة العلاقة فيما بيننا ؟!!

هل كان يجب أن يشعر الغرب بأن الشرق يهدد أمته حتي يسعي لإعادة إكتشاف حضارته الإسلامية وثقافته العربية؟!! هل كان يجب أن يشعر العرب بأن صورتهم تشوه كل يوم فى وسائل الإعلام الغربية حتى يسعوا لتقديم أنفسهم بأنفسهم؟!! والآن نحن وصلنا إلى محطة لقاء مهمة فى تاريخنا علينا أن نستفيد منها.

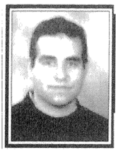
كلمة عمرو موسى

ألقى عمرو موسى أمين عام الجامعة العربية كلمة فى إفتتاح المعرض أكد فيها أن هذا المعرض يلتقى فيه الغرب مع الشرق الذى أتى إليكم زائراً يحمل بعضاً من تراثه وآدابه وفنونه وإبداعاته ، وضمن كلمته تاريخ الحضارة العربية الفنية التى التقت فى القرن السابع بالغرب فى الأندلس وما تولد عنها من إزدهار أفاد الإنسانية جمعاء، فما أحوجنا للخروج من الذات فى عصر إزداد فيه التعصب للنفس وإزدادت العنصرية ضد الآخر.

وقد أجرى السيد عمرو موسى بعد إفتتاح المعرض محادثات مع المستشار الألمانى جيرهارد شرودر تناولت القضايا الأساسية فى منطقة الشرق الأوسط خاصة القضية الفلسطينية ، وما يجرى فى العراق والسودان.

وأكد موسى على أن برنامج المشاركة العربية فى المعرض يشكل البداية الصحيحة لعملية تواصل ثقافى وحوار حضارى ضرورى بين العالم العربى من جهة والعالم الأوروبى والغربى من جهة أخرى. وأن ما يردده بعض المنتقدين لا يعدوا أن يكون تكراراً للنمط السلبى فى التعامل مع الآخرين لانهم إكتفوا بإنتقاد العمل ولم يبادروا بطرح الثقافة العربية على العالم .

وعن إحتجاجات الجالية اليهودية فى ألمانيا ضد مشاركة العالم العربى كضيف شرف للمعرض كانت متوقعة ولكننا لم نهتم بذلك ودعهم يحتجون علينا مرة ولنجعل العمل لنا والهتاف لهم.



تطور أجيال سفن النقل بالحاويات

Container Vessels Generations Development

مهندس/ محمد رمزى عوض - مهندس شواطئ وتنمية موانئ

شهد النقل بالحاويات تطوراً كبيراً فى الفترة الأخيرة أكبر وأكثر مما كان يمكن توقعه عند بداية نقل البضائع بهذا الأسلوب من إستخدام الصناديق المغلقة لنقل المهمات العسكرية وبعض البضائع الخفيفة. وقد بدأت سفن نقل الحاويات بداية بسيطة فى تطورها حيث كان نقلها يتم عن طريق سفن البضائع العامة (General Cargo Vessels) وناقلات السوائل (Tankers) وذلك بعد تجهيزها خصيصاً لهذا الغرض. وقد سميت هذه الناقلات بسفن الجيل الأول لنقل الحاويات (1sT. Generation Container Vessels) وكانت سعة هذا الجيل من ناقلات الحاويات تتراوح بين ٣٠٠ إلى ٨٠٠ بوحدة (Twenty Feet TEU Equivalent Unit) ومن أوائل سفن هذا الجيل كانت السفينة (Gateway City) والتى بدأت الخدمة فى عام ١٩٥٧ وتم تزويدها بونش متحرك لسهولة النقل للحاويات. وهذه السفينة كانت ذات سعة ٢٢٦ حاوية بطول ٣٥ قدم للحاوية الواحدة وقامت بالخدمة بين العديد من الموانئ ومنها موانئ (Newyork, Miami, Houston and Tamps, USA) وعندما أثبت النقل بالحاويات جدواه الإقتصادية، بدأت عمليات التوسع ببناء سفن الجيل الثانى لناقلات الحاويات والتى تعرف بإسم (Full or Cellular Container Vessels, 2nd.Generation) وذلك بسعة تتراوح بين ٨٠٠ - ١٧٠٠ بوحدة TEU، ومعها بدأت فكرة إستخدام فواصل عرضية (Vertical Guides) لحكم رص الحاويات على ظهر السفينة. وسفن هذا الجيل من ناقلات الحاويات تم إستخدامها للرحلات المتوسطة الطول كالرحلات بين الولايات المتحدة وغرب أوروبا (USA - W. Eroupe) والشكل رقم (١) يوضح نموذج لناقلة حاويات من ناقلات الجيل الثانى. بعد ذلك ومع الإحتياج لزيادة السعة لناقلات الحاويات، ظهرت سفن الجيل الثالث (3rd. Generation) وتم إستخدامها فى رحلات أطول من السابقة كالرحلات بين غرب أوروبا والشرق الأقصى. وكانت السعة المبدأية لهذه السفن متراوحة بين ١٧٠٠ - ٣٠٠٠ بوحدة TEU.



شكل (١) نموذج لناقلة حاويات من الجيل الثانى (2nd Generation)

وفى نهاية الثمانينات تم زيادة الحد الأقصى لسعة هذا الجيل إلى ٤٠٠٠ TEU. وسفن هذا الجيل من ناقلات الحاويات كانت محدودة بعرض (Beam) أقصى يساوى ٣٢,٢٠ متر وطول أقصى (LOA) يساوى ٢٨٩,٥٦ متر وذلك حتى يمكنها المرور من خلال أهوسة قناة بنما (Panama Canal) ولذلك أطلق عليها إسم (Panamax Vessels) والشكل رقم (٢) يوضح نموذج لسفن حاويات هذا الجيل. بعد ذلك بدأت سفن الجيل الرابع (4th.Generation) فى الظهور.

وسفن هذا الجيل أكبر فى أبعادها الأساسية وخاصة الطول والعرض من سفن الجيل الثالث ولذلك سميت بإسم (Post - Panamax) وقد بدأت سفن هذا الجيل بسعة حوالى ٥٠٠٠ بوحدة TEU وتم زيادتها تدريجياً بعد ذلك. وفى عام ١٩٨٦ أعانت خطوط (APL) أو (America President Lines) بداية إستخدامها لسفن نقل الحاويات من الجيل الرابع بالمواصفات التالية:

D = 12.50m, capacity = 4300 TEU) و B = 39.40m و LOA = 275.20 m)

وكانت لهذه الناقلات القدرة على نقل الحاويات ذات الأطوال المختلفة (حاويات بطول ٢٠ قدم و ٤٠ قدم وكذلك ٤٨ قدم). وشكل رقم ٣ يمثل نموذج لناقلة الحاويات المستخدمة بواسطة خطوط (APL) وقد إستخدمت (APL) هذه الناقلات بنظام يسمى نظام النقل البندولى (Pendulum Service) وذلك بخروج السفينة من الميناء المصدر وعودتها دون التوقف بموانئ متوسطة. وقد ساعد على إنتشار النقل بسفن الجيل الرابع أن نشاط النقل بالحاويات قد إزداد تركيزاً فى منطقة المحيط الباسفيكى (Pacific Ocean) وبذلك لم يكن هناك حاجة لإستخدام قناة بنما. كما أن زيادة الأبعاد الأساسية للسفينة وخاصة العرض كان له العديد من المميزات أهمها زيادة إتزان السفينة وتوفير أداء بحرى أفضل لها مع سهولة أكبر فى عمليات الشحن والتفريغ. وفى عام ١٩٩٤ بدأت خطوط (Hyundai Merchant Marine) بإستخدام ناقلات بسعة ٥٠٦٤ بوحدة TEU ومع قدوم عام ١٩٩٥ فإن (COSCO) بدأت فى إستخدام الناقلات ذات السعة الأكبر والمساوية حوالى ٥٢٥٠ بوحدة TEU. وفى عام ١٩٩٦ بدأت خطوط (Maersk) بإستخدام السفن ذات سعة ٦٤١٨ بوحدة TEU والذى يمكن أن تزداد سعته إلى ٦٧٠٠ TEU بتستيف الحاويات بإرتفاع ٦ حاوية متتالية. وشكل (٤) يوضح نموذج لناقلة الحاويات المستخدمة.

شكل (٤) نموذج لناقلة حاويات المستخدمة بواسطة "MAERSK"

وفى نفس العام أعلنت شركة (P&O) إنها بصدد إستخدام سفينتين (مع إمكانية الزيادة لعدد ٤ سفن) بسعة ٦٦٧٤ بوحدة TEU. وشكل رقم (٥) يوضح نموذج لناقلة الحاويات المستخدمة بواسطة خطوط (P&O). وقد رصدت الإحصائيات العالمية لإستخدام سفن الجيل الرابع للحاويات زيادة ملحوظة وذلك فقد بدأ العدد فى حدود ١٥ سفينة عام ١٩٩٤ حتى وصل إلى أكثر من ١٦٠ سفينة عام ٢٠٠١، وهناك العديد من التوقعات بزيادة السعة والأبعاد الأساسية لناقلات الحاويات ومن أهمها التوقعات الخاصة بـ الـ(Lloyeds) عام ٢٠٠٠ والمعروفة بإسم (ULCS Concept Lloyeds - 2000). وقد شملت هذه التوقعات السعة والأبعاد التالية للناقلات كما يلى:

(Capacity = 12500TEU, LOA = 381 m, B = 57 m, D = 14.7 m, Speed = 25 Knots)

هذا وقد عرضت (De Monie) توقعات لحاملات الحاويات وشملت السعة والأبعاد التالية:

(Capacity = 15000 TEU, LOA = 380 - 450 m, B = 70 m - 76 m, D = 14 m - 15 m)

وقد سمى هذا التوقع عالمياً بإسم (VLCC or: Very Large Container Carrier)

ورغم كل التوقعات المستقبلية سواء من جانب الخطوط الملاحية العالمية أو شركات تصنيع سفن النقل بالحاويات فإنه من الصعب التوقع الدقيق لما يمكن ان يحدث فى عالم تصميم هذه الناقلات وتطورها وسعتها وابعادها سواء فى المستقبل القريب أو البعيد.



شكل (٣) نموذج لناقلة الحاويات المستخدمة بواسطة (APL)

شكل (٢) نموذج لناقلة حاويات من الجيل الثالث (3rd Generation)



شكل (٥) نموذج لناقلة حاويات المستخدمة بواسطة "P&O Ned"







الجريمة فى النقل البحرى

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

الجزء الرابع: جرائم الحاويات

❖ ذكرنا فى العدد السابق جرائم عقود المشارطة(التأجير) Charter Party وجرائم التأمين Insurance . ونتعرف فى هذا العدد على جرائم الحاويات .

رابعا: جرائم الحاويات

فى الأيام الأولى من السبعينات ومع الإبتهاج بالتحويه على مستوى كبير. قال ممثل كندا فى مؤتمر الإنتربول عن جرائم الموانى: «إن الحاوية لم تغير فى جرائم سرقة الشحنات سوى أن البضائع الآن أصبحت مغلفة تغليفاً كتغليف الهدايا».

كان ذلك واضحاً وقتها وصار أكثر وضوحاً بمرور الزمن والتنبؤات غير مطمئنة. فلابد من الإقرار والإعتراف بأن الحاوية قد قللت من وجود اللص الصغير إلى حد ما. وبالنسبة للقيمة فإن اللص الصغير كان دائماً أكثر إزعاجاً عن كونه مشكلة.

إندس فى نظام الحاويات أنواع كثيرة من المجرمين. فهناك سرقة للحاوية بأكملها سواء بإستخدام القوة أو بإستغلال نقاط الضعف فى النظام نفسه. وهناك سرقة لمحتويات الحاوية بواسطة منتهزى الفرص أو بطريقة منظمة غير مباشرة. إننا نواجه ظاهرة «الإحتيال».

فسرقة كل الحاوية يمكن أن تحدث عن طريق إختطافها. إلا أن هذه الطريقة قصر حدوثها على بعض الدول وجارى الحد منها أكثر وأكثر لقصرها فى مناطق قليلة من العالم. وكانت تتم سرقة الحاوية بأكملها من ساحة الحاويات. وجرائم سرقة الحاويات سواء سرقة محتوياتها أو سرقة الحاوية بما فيها. لا يختلف عما كان يحدث فى أيام البضائع التقليدية. فالتحويه لم تأتى بظاهرة سرقة البضائع. لكن سرقة كل الحاوية أصبحت اليوم شيئا عادياً بإستخدام المستندات أو فى ظل عهد التقنية العالية Hi-Tech. بالمهارة فى إستخدام الحاسب الآلى Comput-er ومن مميزات هذا النوع من السرقة أنه لا يوجد شهود. وكثيراً ما يمر وقت طويل قبل أن يكتشف المحققون طريقة السرقة. وهذا الوقت الطويل يعنى إختفاء أثر القرائن والدلائل.

أما سرقة جزء من محتويات الحاوية فقد أصبح شائعاً وذلك لأنه من الممكن السرقة من الحاوية مع إضفاء طريقة الدخول إليها. حتى أن الخسائر لا تظهر إلى أن تصل الحاوية إلى جهة وصولها. وهذا قد يستغرق شهوراً من وقت السرقة ويبعد أميالاً من مكان السرقة.

الصعوبة إذن فى التعرف على مسرح أحداث الجريمة وفى نفس الأهمية التعرف على القانون المناسب المعمول به لتوجيه الإتهام.

ونوع الجريمة هذا يزداد فمنذ عدة سنوات كان المجرمون يأخذون بعض الصناديق أو الكرتونات من الحاوية. والآن أصبح الميل هو أخذ ٥٠٪ أو أكثر من المحتويات. وفى إحدى الحوادث بلغت نسبة السرقات من ثلاثة حاويات مرسلة لإحدى الموانى الإفريقية ٨٠٪ من محتويات كل منها. وفى حادثة أخرى لحاوية منقولة من ميناء فى إسبانيا إلى لبنان كانت الخسائر ٩٦٪ من محتويات الحاوية التى كانت بها شحنة من الملابس الجلدية.

ليس من المستبعد أن المشرّع سيسأل: كيف يمكن حدوث ذلك؟ أو كيف يمكن إحتمال نتائجه؟ إنه يمكن أن يحدث لأن نظام الحاويات لم يُصمم بفكر مستقبلى كاف لمواجهة أمن المحتويات ويمكن إحتمال نتائجه لأن التأمين يغطى المخاطر التجارية. فمنذ الأيام الأولى وُضع نظام قفل الحاوية بالختم والشمع. إلا أن هذا النظام عانى من ثلاثة أخطاء أساسية:

أولاً: وجد المجرمون أن كثيراً من الأختام الأولية التى صادفتهم أمكن معالجتها بفتحها ثم إغلاقها بدون أن تترك أثراً. ورغم أن الأختام قد تطور تصميمها. فإنها لا تختلف عن الموجود فى الأسواق أى يمكن تقليدها.

ثانياً: وجد أن ميكانيكية إقفال أبواب الحاوية يجعل فتحها ثم إعادة غلقها سهلاً وبدون أن يترك ذلك آثاراً وبدون لمس الأختام. ولم يحدث تعديل فى تصميم ميكانيكية إقفال أبواب الحاويات إلى الآن.

وثالثاً: فإن نظم الكشف والتحقق من سلامة الأختام وتسجيل ذلك قد تراجعت بسبب سرعة الأساليب الحديثة لنظام تداول الحاويات فى العالم. فنظام تداول الحاويات قديماً كان يوجب الكشف عن الأختام خلال عبور الحاوية. وكان ذلك يعتبر إجراء هام فى النظام لأنها كانت إثبات سلامة الأختام وكانت البديل الأوحد لعمليات الحصر التى كانت سارية فى أيام البضائع التقليدية.

وبكل أسف فإن زيادة تحسين نُظم تداول الحاويات فى العالم بالإضافة إلى سرعة معدل تداولها يعنى أنه أصبح مستحيلاً عملياً الكشف والتحقق من الأختام بالإضافة إلى حقيقة أن إختبار الأختام فى محطة حاويات مزدحمة بالعمل والتى قد تؤدى إلى مخاطر وإلى تعطيل العمل قد أفرز نظرية «إحتمال الخطأ» حيث أن الأختام لا يتم الكشف عليها رغم ضرورة إجراء هذا الكشف.

ففى بعض محطات الحاويات لا تختبر الأختام عن عمد لأنه فى حالة إكتشاف خطأ. قد يفرض ذلك على المحطة مسئولية هى غير مستعدة لقبولها. وقال أحد المسئولين فى محطة حاويات «نحن نتسلم الحاوية ونتداولها ونسلمها ولسنا مسئولين عن سلامة محتوياتها». وهذا الموقف التجارى هو الذى أوجد البنود الشهيرة فى بوالص الشحن مثل «مسئولية الشحن والمحتويات على الشاحنين + Shippers Load Count ومثل «يقال أنها تحتوى على ...» Said to Contain. هذا لا يجب أن يؤخذ لإثارة الإنتقاد للمواقف التجارية، ولكن بالأولى تعريف وإظهار التناقض بين الأداء الجيد للأمن وبين المواءمة التجارية.

الإحتيال فى جرائم الحاويات Fraud

كان أخر أنواع الجرائم التى دخلت مجال الحاويات هو الإحتيال. وهذا موضوع مشوق ليس فقط لأن الجرائم عادة ما تكون محبوكة ولكن أيضاً بسبب الظروف العديدة التى تحيط بتلك الحوادث. فالمبدأ الأساسى فى التأمين هو أنه إذا لم توجد بضاعة فلا يؤمن عليها ولا يدفع المؤمن تعويضاً عنها. وهذا يعنى أنه إذا وصلت بضاعة إلى مستلم وهى غير موجودة أو مختلفة عن مواصفات البضاعة المؤمن عليها. فإن المؤمن لا يدفع تعويضاً عنها. ويتحمل المصدر أو المستورد الخسارة الفعلية حسب ما تنص عليه بنود عقد الشراء والشحن كما وأن عليها محاولة إثبات أن البضاعة قد سرقت ومن ثم مطالبة المؤمّن بالتعويضات.

والمؤمن معتاد على مواجهة مشاكل نقص البضاعة فى حاوية سبق ختمها فى بداية رحلتها ولا زالت الأختام عليها فى نهاية رحلتها. ويقول أن البضاعة قد شحنت ناقصة وأن النقص الذى وجد فيها لا يعتبر من أخطار التأمين لأن الأختام كما هى وهذا المنطق معقول للمؤمن فإنه لا يقر بأن الأختام يمكن فكها وإعادتها بدون أثار. كما لا يقر بأن الحاوية يمكن فتحها وإغلاقها بدون آثار وبدون المساس بالأختام. وهذا الأمر يترك المستورد فى مشاكل مع المورد. كل منهما يلوم الآخر ويدور الشك فيما إذا كانت الحاوية قد شحنت ببضائع ناقصة فى أول رحلتها أو أن إعلان النقص كان فى نهاية رحلتها.

بإختصار. هناك سرقة. إما مورد محتال أو مستلم غير شريف. وأكثر حوادث السرقات والإحتيالات حدثت فى نهاية عام ١٩٨٨ عندما كان مفروضاً شحن ٢٠٠ حاوية ٢٠ قدم فى كل منها ٩٩٦ علبة عيش الغراب من أحد المواقع فى هونج كونج وتم شحن هذه الحاويات فى سفينتين إلى روتردام فى هولندا. ومن هناك تم نقلهم على أربعة سفن روافد إلى خمسة مستلمين فى الدول الإسكندينافية على مدى ثلاثة أسابيع. ووصلت جميع هذه الحاويات إلى مستلميها المختلفين فارغة. وكانت المشكلة هى الرغبة فى العثور على عيش الغراب كما كانت الرغبة فى معرفة المسئول عن البحث عن الشحنات وأعتقد المؤمنون أن مثل هذه الخسارة الشاملة لا يمكن أن تكون سرقة ولابد أن تكون اجتيال من جانب المصدر فى هونج كونج. وبالتالى لا تنطبق عليها شروط تأمين العجز. وترك المستلمون الخمسة فى موقف يملى عليهم إتخاذ إجراءات منفردة تجاه المورد فى هونج كونج.

ذكرنا سابقاً أن التنبؤات غير مطمئنة. فبينما كان علاج المشكلة دون تعمق. فمن الواضح أنه قبل البدء فى تحسين الإجراءات يجب تجميع مختلف العناصر.

فيجب وضع تعديلات للأختام لتقليل إحتمال التلاعب فيها. كما تدعو الحاجة إلى تغيير شامل لتصميم طريقة قفل أبواب الحاوية لضمان فصل مكان الأختام عن نظام قفل الحاوية. وتجب الحاجة لإعادة نظر شاملة لعملية الكشف والتحقيق فى الأختام لضمان إكتشاف أى تلاعب.

وأهم العوامل هو إيجاد نظام لإشراك محطات تداول الحاويات والسفن التى تنقل الحاويات فى المسئولية عن محتويات الحاويات التى تتداولها لتقليل المسئولية عن المؤمنين.

واضح ان هذه العوامل لن يتم تنفيذها. وحيث ان تجارة الحاويات ترى انها يمكن ان تعيش مع تحمل مستوى الجريمة الحالية فلا يوجد إستعجال للبحث عن حل بديل.

و إختصاراً إذا كانت اجواء التجارة غير مستعدة للتغييرات فستبقى الاشياء كما هى.

وسوف نتعرض فى العدد القادم إلى جرائم تغيير وجهة السفينة



الدورة الإقليمية لتدريب المتدربين

ISPS Code

إعداد / شيرين جلال

نظراً لتطبيق الأمن البحرى بشكل دولى أثر حوادث الإرهاب التى أثارت شغف المنظمة البحرية الدولية لدعوة الدول الأعضاء لمراجعة الإجراءات الخاصة بالأمن البحرى وفى ضوء ذلك تم عقد عدة إجتماعات إلى أن جاء ديسمبر ٢٠٠٢ فكان المؤتمر الدبلوماسى الخاص بتبنى التعديلات الجديدة بالأمن البحرى وتعديل الفصل رقم ١١ من إتفاقية سلامة الأرواح بالبحار SOLAS إلى جزئين ١-١١ يهتم بتحسين السلامة البحرية و ٢-١١ يهتم بتحسين الأمن البحرى وكان هذا القرار هو القرار رقم ١ فى المؤتمر الخاص بتبنى التعديلات الجديدة والقرار رقم ٢ للمؤتمر وهو تبنى المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS Code وكذلك تم تبنى عدة قرارات وتحديد موعد دخول تعديلات الإتفاقية إلى حيز التنفيذ فى ٢٠٠٤/٧/١ مما دعا الدول الأعضاء لسرعة تجهيز وتدريب الأفراد لمتطلبات المدونة الدولية والتبنى الجديد لمعاهدة سلامة الأفراد وفى ضوء التعاون القائم ما بين الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى (معهد الأمن البحرى) ومصلحة أمن الموانئ لتنفيذ متطلبات الكود الدولى لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS Code وفى إطار الدور الذى تقوم به الأكاديمية بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية IMO والتى أثمرت عن توقيع مذكرة تفاهم للتعاون فى مجال التعليم والتدريب البحرى فى المنطقة، فقد قامت الأكاديمية بالتنسيق مع المنظمة البحرية الدولية لتنظيم برنامج تدريبى خاص بمدربى الأمن البحرى "Training the Trainers" يتم من خلاله تأهيل كادر من المدربين فى مجال الأمن فى المنطقة مؤهلين للقيام بعمليات التدريب المبنى على المقررات النمطية التى أعدتها المنظمة البحرية الدولية فى هذا المجال وتم إنعقاد هذا البرنامج فى مقر الأكاديمية بأبى قير فى خلال الفترة من ٢٠ سبتمبر إلى ٢٥ سبتمبر ٢٠٠٤ وحضر هذا البرنامج ثلاثة من خبراء المنظمة البحرية كمحاضرين ويشارك فى هذا المؤتمر عدد من الدول (الأردن - ليبيا - مالطا - اليمن - تونس - مصر).

وتم حفل الإفتتاح بمقر الأكاديمية بمبامى يوم الإثنين الساعة ١٢:٣٠ بحضور سعادة الدكتور / جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية والسيد اللواء/ محمد زكى رئيس مصلحة أمن الموانى والسيد الربان/ عماد إسلام نائب رئيس الأكاديمية العربية لشئون الإمتحانات وعميد معهد الأمن البحرى.



أخبار من فوق السحاب

فندق عالمى ٥ نجوم

صرح المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة للمطارات بأنه سيتم إنشاء شركة مساهمة مع مجموعة من الشركات التابعة لمصر للطيران لإقامة فندق عالمى ٥ نجوم بجوار المبنى رقم ٣، وذلك لتحقيق فائدة لركاب الترانزيت وأطقم الطائرات القادمين لمصر، وقد تم وضع ميزانية مبدئية للفندق قدرها ٣٠٠ مليون جنيه.

رحلات الحج والعودة

تنظم شركة مصر للطيران إعتباراً من ٢٩ ديسمبر القادم وحتى ١٥ يناير ٢٦٠ رحلة طيران بين القاهرة وجدة ونقل ٦٢ ألف حاج إلى الأراضى المقدسة، كما سيتم تنظيم ٢٧٠ رحلة طيران لعودة الحجاج إبتداءً من ٢٤ يناير القادم وحتى ١٢ فبراير، وقد حصلت الشركة على موافقة السلطات السعودية لتنظيم ٢٤ رحلة مباشرة من القاهرة إلى المدينة المنورة.

تحرير صناعة النقل الجوى

صرح الدكتور أسعد قطيط رئيس منظمة الطيران المدنى بأن الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية للمنظمة سوف تعمل لتحرير صناعة النقل الجوى والملاحة الجوية العالمية، والتطويرات الأخيرة فى المجالات القانونية والمالية والإدارية، حيث تعتبر هذه الدورة أكبر دورة تعقدها المنظمة الدولية.

مستثمر أجنبى فى مصر للطيران

أصدر مجلس الوزراء المصرى قراراً لمشاركة مستثمر أجنبى بنسبة ٤٠٪ فى شركة مصر للطيران للخدمات الجوية، وقد أعلن المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران أن هذا القرار لن يكون له أى تأثيرات سلبية على العمالة بالشركة وأن هذه الشراكة لا تمثل بيعاً لأصول الشركة بل سيزيد رأس المال بالنسبة المذكورة، وسيتم إختيار هذا المستثمر عن طريق مزايدة سيتم طرحها بين الشركات العالمية.

مكتب لمنظمة جاليليو بمصر

إختارت المفوضية الأوروبية مصر لتكون مقراً للمكتب الإقليمى لمنظومة جاليليو الأوروبية لدول البحر المتوسط وذلك لموقعها الجغرافى فى نطاق التغطية الملاحية للنظام الأوروبى بجانب مشاركتها بفاعلية خلال السنوات الماضية فى جميع الأنشطة والتجارب المتعلقة بإستخدامات الملاحة بواسطة الأقمار الصناعية، وقد صرح المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية بأن هذا المكتب يمثل نقطة مرجعية إقليمية لتطبيقات الملاحة بالأقمار الصناعية لدول إقليم البحر المتوسط، وأنه سيتم مستقبلاً إقامة مركز تدريب لمنظومة الملاحة بالأقمار الصناعية بالشركة.

إعادة هيكلة طيران الخليج

تم فى المنامة توقيع إتفاقية قرض بقيمة ٦٥ مليون دولار بين شركة طيران الخليج وبنك ستاندارد تشارترد، حيث سيتم إستثمار هذا القرض فى برنامج إعادة هيكلة الشركة الذى سيستغرق ٣ سنوات، ويتضمن تطوير الأسطول والبنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات، ويشارك فى تقديم القرض الذى سيتم سداده خلال ٣ سنوات ٦ بنوك أخرى.

تأثير زيادة أسعار الوقود

بحث الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدنى مع جيوفانى بيزنيانى الرئيس التنفيذى للإتحاد الدولى للنقل الجوى (أياتا) زيادة أسعار الوقود الكبيرة التى ستؤدى إلى رفع تكلفة تشغيل شركات الطيران فى العالم بحوالى ١٠ مليارات دولار مما سيكون له تأثير على ربحية الشركات. واستعرض الوزير الجهود التى قامت بها (الأياتا) لخفض تكاليف التشغيل وتسهيل إجراءات السفر، والتحديات التى تواجه صناعة النقل الجوى.

تشوهات التعريفة الجمركية

بقلم/ كامل محمد النجار

بداية يتعين أن نتوجه بكل الشكر والعرفان للحكومة على تضحياتها الكبيرة نحو تخفيض فئات الضريبة الجمركية التى ستؤدى بمشيئة الله إلى خفض تكلفة الإنتاج وخفض الأسعار ونرجو أن نغفر للحكومة بعض التشوهات الناتجة عن التعديل الأخير لإضطرارها لتخفيض فئات بعض السلع إلتزاماً بإتفاقية الجات فأصبحت أقل من الفئة المقررة على مكونات هذه السلع مما قد يؤثر في حماية بعض الصناعات. ويجب أن يبادر أصحاب هذه الصناعات وأصحاب الرأى بدراسة أثر التعديلات الأخيرة على الإنتاج المحلى وإبداء الرأى بشأنها من أجل تشجيع الإنتاج المحلى وخلق فرص عمل جديدة أو على الأقل المحافظة على وضع العمالة الحالية.

وحتى يمكن للقارئ غير المتخصص المتابعة نود أن نوضح أن المقصود بالتشوهات هو إخضاع مستلزمات إنتاج إحدى السلع لفئة ضريبية جمركية أعلى من الفئة الضريبية المقررة على المنتج النهائى أو أن تصبح الفئة المقررة على المنتج النهائى أقل من الفئة المقررة على المدخلات، فى مثل هذه الأحوال قد يعجز الصانع المصرى عن منافسة المنتجات المثيلة المستوردة، ويلاحظ أنه كلما زاد الفرق بين الضريبة الجمركية المقررة على المنتج النهائى وتلك المقررة على مستلزمات إنتاجه زادت درجة الحماية الجمركية والعكس صحيح، وكمثال نرى فى التعريفة الجديدة أن الضريبة المقررة على سيارات الركوب حتى ١٦٠٠ سم٣ ٤٠٪ بينما الضريبة المقررة على مكونات جميع السيارات لا تتعدى ١٢٪، أى أن صناعة هذا النوع من السيارات تتمتع بحماية تتعدى ثلاثة أضعاف (بعد أن كانت متمتعة بحماية خمسة أضعاف فى التعريفة السابقة) بينما السيارات التى تزيد عن ١٦٠٠ سم٣ تخضع لفئة ١٣٥٪ فأصبحت متمتعة بحماية تتعدى ١١ ضعف!!

وبغرض أن جميع فئات التعريفة توحدت وأصبحت ١٠٪ مثلاً، عندئذ ستظل هناك درجة من الحماية للمنتج المحلى ولكنها تتوقف على القيمة المضافة الناتجة عن تحويل المكونات إلى منتج نهائى فإذا كانت قيمة الطن من الأقمشة النسيجية تعادل ثلاثة أضعاف طن الغزل تصبح الحماية ثلاثة أضعاف، وكلما زادت القيمة المضافة زادت درجة الحماية. أما فى حالة زيادة فئات الضريبة المقررة على المكونات عن تلك المقررة على المنتج النهائى فقد يتوقف إنتاج مثل هذه السلع وبصفة خاصة إذا لم يكن هذا النوع من الصناعة يحقق قيمة مضافة بدرجة تغطى فرق الضريبة. وإذا أخذ فى الإعتبار أن المنتج المستورد قد يكون مصنعاً فى منطقةحرة بعيداً عن جميع الأعباء المالية المقررة داخل البلد المصدر وربما يكون متمتعاً بجودة أكبر أو يكون أكثر قبولاً لدى المستهلك المصرى من المنتج المحلى المثيل عندئذ لا قدر الله قد لا تقوم قائمة لمثل هذه الصناعة.

إذا أردنا أن نشجع المصانع المحلية فيجب إعادة النظر فى بعض فئات التعريفة الأخيرة بالقدر الذى يحمى الصناعة المحلية التى أضيرت نتيجة لخفض الفئات المقررة على المنتج النهائى بحيث أصبحت أقل من فئات المكونات، ويجب أن نتفق على أن الحد الأدنى للحماية هو توحيد الفئات المقررة على المكونات مع تلك المقررة على المنتج النهائى.

ومن المعروف أن التشوه قد يكون ناتجاً عن الرغبة فى حماية بعض الأصناف المغذية للصناعة مثل الخامات أو السلع الوسيطة وذلك برفع فئاتها بدرجة تزيد عن الفئة المقررة على المنتج النهائى الداخلة فى إنتاجه، لمعالجة هذا الوضع تقررت ميزة لصناعات التجميع بمقتضى المادة (٦) من القرار بقانون رقم ٣٥٠ لسنة ١٩٨٦ بإصدار التعريفة فقررت الفقرة (أ) من هذه المادة تخفيض فئة الضريبة المقررة على الأجزاء الخاضعة لبند المنتج النهائى بنسبة ١٠٪ من الفئة المقررة على المنتج النهائى. غير أن هذه الفقرة جاءت قاصرة حتى الآن ولا تزال قاصرة حتى اليوم. إذ أن العلاج لم يشمل سوى الأجزاء الخاضعة لبند المنتج النهائى، أما الأجزاء الخاضعة لبنود أخرى وقد تكون الفئة المقررة عليها أعلى من الفئة المقررة على المنتج النهائى فلن يتم تخفيضها، وتشجيعاً لتعميق التصنيع نصت الفقرة (ب) من هذه المادة على إخضاع الأجزاء للفئة المقررة على المنتج النهائى مع تخفيضها بالنسب التالية ولكن يشترط لذلك ألا تقل نسبة التصنيع المحلى عن ٣٠٪.

كما أجازت الفقرة (ب) للمصنع الذى وصل بنسبة التصنيع المحلى إلى ٦٠٪ (يجوز تخفيضها إلى ٤٠٪ فقط بموافقة وزير الصناعة) أن يختار بين تطبيق الفئة الجمركية المقررة على الأجزاء بجدول التعريفة أو الفئة المقررة على المنتج النهائى بعد تخفيضها بالنسب المبينة بالجدول السابق.

مسلسل	نسبة التصنيع المحلى	نسبة التخفيض فى ضريبة الوارد على المنتج النهائى
١	إذا بلغت نسبة التصنيع المحلى ٣٠٪ وحتى ٤٠٪	١١٠٪ من نسبة التصنيع المحلى
٢	إذا بلغت نسبة التصنيع المحلى أكثر من ٤٠٪ وحتى ٦٠٪	١١٥٪ من نسبة التصنيع المحلى
٣	إذا بلغت نسبة التصنيع المحلى أكثر من ٦٠٪	١٢٠٪ من نسبة التصنيع المحلى وبحد أقصى ٩٠٪ من فئة الضريبة المقررة على المنتج النهائى

وظلت صناعات التجميع وحدها تتمتع بهذه المعاملة منذ عام ١٩٨٦ وحتى اليوم بل وإلى أن يتقرر إلغاء المادة (٦) المشار إليها والتى يقال أنها تتعارض مع " إتفاق إجراءات الإستثمار المتصلة بالتجارة" الملحق بإتفاقية الجات.

هذه المادة بوضعها الحالى لا يستفيد منها سوى صناعات التجميع التى وصلت نسبة التصنيع المحلى بها إلى ٣٠٪ كما توضح أن باقى الصناعات الأخرى مثل الصناعات الكيماوية فلم يسبق أن تمتعت بالتخفيضات المقررة بهذه المادة ولم يعد الوقت مناسباً لعرض تعديل نص المادة (٦) على منظمة التجارة العالمية لتشمل التجميع والتصنيع بعد أن إنتهت أو تكاد المهلة الممنوحة لجمهورية مصر العربية لإلغاء نص هذه المادة.

ما هو البديل للمادة (٦) لمعالجة التشوهات

بداية نكرر أن المادة (٦) لا تصلح لإزالة التشوهات لغير صناعات التجميع وبما أنها فى الطريق إلى الزوال فيجب أن نحصر البدائل الشرعية لعلاج التشوهات دون المساس بالفئات الحالية بجدول التعريفة الجمركية.

وفيما يلى هذه البدائل:-

أولاً : المادة (٩٨) من قانون الجمارك المعدل بالقانون ١٥٧ لسنة ٢٠٠٢ الحاكمة لنظام السماح المؤقت:

يجب أن نوجه الشكر للدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية الذى بذل الجهد فى إخراج نص هذه المادة إلى حيز الوجود والتطبيق عام ٢٠٠٢ من أجل القضاء على تجريم التصرف فى مستلزمات الإنتاج وعدم إعادة تصديرها مقابل ضريبة إضافية بواقع ٢٪ أو ٤٪ شهرياً فى حالة التصرف فى غير الغرض فقط. كما سمح النص بالتصرف بالبيع بعد التصنيع لإحدى الجهات المعفاة كلياً أو جزئياً وأصبح من حق المصدر رد كامل الضمان إذا سددت الجهة فرق الرسوم المستحقة عليها.

المطلوب لإزالة التشوهات السماح للمنتج الذى إستورد مستلزمات الإنتاج المحملة بضريبة جمركية أكبر من الضريبة المقررة على المنتج الكامل أن يسترد الضمان بمجرد سدادالمشترى للضريبة المقررة على المنتج النهائى أو قيامه شخصياً بسدادها، بمعنى أن يصبح من حق الصانع عقب القيام بعملية التصنيع أن يسوى وضع الرسالة بسداد الرسوم المستحقة على المكونات أو سداد الرسوم المقررة على المنتج النهائى لأنه يكون قد إستوفى الغرض المشار إليه بصدر المادة. هذا التيسير لا يتطلب سوى إصدار تعليمات تفسيرية لنص المادة (٩٨) تحدد بوضوح معنى الجهات المتمتعة بإعفاء كلى أو جزئى، فإذا أصبح المنتج النهائى معفياً لكل الناس طبقاً لجدول التعريفة فهذا يعتبر إعفاء، وإذا تقررت فئة مخفضة بواقع ٢٪ أو أى فئة تقل عن الفئة المقررة على المكونات

وكيفية التغلب على أثرها الضار

فهذا يعتبر إعفاء جزئى. الإقتراح يقدم للصانع المصرى تيسير جديد يخفف عنه عبء تمويل الرسوم الجمركية وضريبة المبيعات إذ أنه سوف يقدم ضمان لا يتعدى ٢٥٪ فقط من الرسوم المقررة على الرسالة فيما عدا الأقمشة فيرتفع الضمان إلى ٥٠٪ فقط ، وقد يكون الضمان هو أصول المنشأة أو التعهد الشخصى فلا يكلف الصانع مصاريف إصدار خطاب ضمان وحجز سيولة بالمصرف كغطاء لخطاب الضمان أو سداد فوائد بنكية لتغطية فرق الغطاء قد تصل إلى ١٧٪ .

وهنا نؤكد أن من يقوم بالتصدير لن يتأثر مطلقاً بتشوهات التعريفة لأنه سوف يسترد أى ضمانات أو رسوم يكون قد سددها للجمارك فور التصدير ولا ننسى الدعم المالى الذى تقدمه الحكومة لبعض المنتجات ، أما من تعثر فى التصدير فيجب أن نحميه من أثر المنافسة العالمية وإنتاجه أولى بالحماية ولا يجوز مطلقاً أن يسدد ضريبة جمركية على مستلزمات إنتاجه تزيد عن الضريبة التى تسدد على المنتج المثيل المنافس الذى قد يكون مصنع فى منطقة حرة ولم يتحمل أى أعباء مالية ، بل ربما يكون مدعماً من دولة المنشأ. الإقتراح قابل للتنفيذ ولا يتعارض مع القانون ونحن نعلم أن المصدر المصرى يسترد الرسوم عقب التصدير مباشرة وفى حالة رفض الرسالة بالخارج يكون له الخيار عند الإفراج عنها إما بسداد الضرائب والرسوم التى تم إستردادها أو معاملتها معاملة الرسائل الواردة بالفئة المقررة على المنتج النهائى ، فإذا كانت تلك الفئة فى صالحه فلا يوجد مانع من تطبيقها عليه.

ثانياً: المادة ١٠٢ من قانون الجمارك المعدلة بالقانون ١٥٧ لسنة ٢٠٠٢ والحاكمة لنظام الدورباك:

هذه المادة تعطى الحق للمستورد فى رد الضرائب والرسوم المسددة بصفة قطعية إذا أعاد التصدير أو باع المنتجات لجهة تتمتع بإعفاء كلى أو جزئى ويمكن أن يجيز التفسير رد الضرائب والرسوم إذا كان المنتج النهائى يخضع لضريبة تقل عن الضرائب المسددة فيسمح للمشترى بسداد الضرائب المقررة على المنتج النهائى ثم يسترد ما سبق سداده، وذلك بدلاً من إعادة التصدير إلى المنطقة الحرة ورد الرسوم ثم إعادة الإستيراد من المنطقة الحرة وسداد الضرائب المخفضة.

وسبق لمصلحة الجمارك أن عالجت بعض التشوهات بنفس هذا الأسلوب عندما كانت مكونات السنترالات تخضع لضريبة جمركية بواقع ٢٠٪ فكانت الشركة المنتجة تفرج عنها بنظام الدورباك ثم تعيد تصدير السنترالات للمنطقة الحرة وبعد ذلك يتم إستيراد السنترالات من المنطقة الحرة معفاة أو بالفئة المقررة بالتعريفة الجمركية.

ثالثاً: خلق وسيلة قانونية لتطبيق الإتفاقيات التفضيلية على المنتجات المصرية المحملة بضرائب جمركية على مدخلاتها تزيد عن الضرائب والرسوم المقررة على المنتج الكامل طبقاً للإتفاقية:

من المؤكد أن السلع من منشأ إحدى دول إتفاقية الكوميسا أصبحت معفاة وإعتباراً من يناير ٢٠٠٥ ستصبح جميع السلع من منشأ الدول العربية معفاة طبقاً لإتفاقية تيسير التبادل التجارى، وهنا يثار التساؤل إذا تم تصدير أى من السلع التى تحمل منشأ جمهورية مصر العربية إلى إحدى هذه الدول فإنها تتمتع بالإعفاء الجمركى بهذه الدولة فما هو الموقف لو تم رفضها من المستورد العربى أو الإفريقى وأعيدت لجمهورية مصر العربية وهى تحمل منشأ جمهورية مصر إحدى دول الإتفاق هل يعقل ألا يتم إعفاء هذه السلعة ومصر إحدى دول الإتفاق ؟!

هل يعقل أن تسمح الإتفاقية بالمنشأ التراكمى بمعنى إمكان تكملة نسبة المكون الوطنى بما يضاف إليه من خامات من منشأ أى من دول الإتفاق ثم ترفض الجمارك تطبيق الإتفاقية على البضاعة المصرية المرفوضة أو المستوردة من المنطقة الحرة ؟القول بخضوعها لجدول التعريفة قول غير مقبول ، وغير متصور أن نميز المنتج العربى أو الإفريقى عن المنتج المصرى الذى يجب أن يكون فى متناول المواطن المصرى بأرخص الأسعار أو على الأقل بسعر مماثل للمنتج العربى أو الإفريقى.

ويثار التساؤل كيف ستقوم قائمة للصناعة المصرية فى مواجهة الصناعة المثيلة من منشأ أى من هذه الدول التى سترد إلينا غير محملة بأية ضرائب أو رسوم وربما تكون مدعمة ولو دعم مستتر ولا يخضع من ينتجها فى دولة المنشأ للضريبة العامة.

نستخلص مما سبق أننا يمكن أن نعالج التشوهات بإعادة تصدير البضائع المصرية إلى المناطق الحرة ونسترد الضرائب والرسوم المسددة عن المكونات ثم نعيد إستيرادها كبضائع تحمل منشأ جمهورية مصر العربية إحدى دول إتفاقية الكوميسا أو التيسير ويفرج عنها معفاة من الرسوم الجمركية ، والقول بغير ذلك يمكن أن يترتب عليه تبادل ملكية المصانع بين الدول الأعضاء: المستثمر المصرى يقيم مصنعه فى الجماهيرية الليبية مثلاً ليصدر منه إلى مصر والعكس المستثمر الليبى يقيم مصنعه فى مصر ليصدر إنتاجه إلى الجماهيرية الليبية وباقى الدول العربية.

وفى رأينا أنه قد آن الأوان لإلغاء قرار وزير التجارة رقم ٦١٩ لسنة ٩٨ الذى يشترط أن نرد السلع من دولة المنشأ مباشرة والذى يحظر إستيراد السلع الإستهلاكية وقد أن الأوان كذلك للسماح بإقامة مشروعات التخزين فى المناطق الحرة ونتمنى أن نستطيع تأجير صحارى مصر كلها مناطق حرة للتخزين بسعر إيجار سنوى سبعة دولارات للمتر المربع من الأرض أى بإيجار سنوى قدره ١٨٥٠٠٠ (مائة وخمسة وثمانون ألف جنيهاً) للفدان الواحد، لو إستثمر هذا المبلغ فى شراء سندات الخزانة بفائدة ١٢٪ سيصبح عائد الفدان الواحد بعد عشر سنوات هو ٥١٣ ألف جنيهاً أى أكثر من نصف مليون جنيه هذا بخلاف الرسم الذى يحصل لحساب هيئة الإستثمار بنسبة ١٪ من قيمة السلع التى يتم تخزينها والذى يكفى لتغطية كل النفقات اللازمة لعمل البنية الأساسية بالمنطقة وصيانتها والإشراف على إدارة المنطقة. مشروعات التخزين يمكن أن تخدم المشروعات الإنتاجية بتوفير مستلزمات الإنتاج لتكون فى متناول المصنع فى الوقت المناسب ، وتعتبر سوق رائجة لتجارة الترانزيت يقدر أهميتها من زار جبل على وسنغافورة وغيرها من الموانى الحرة.

رابعاً: تفعيل نص المادة الثالثة من القرار الجمهورى ٣٠٠ لسنة ٢٠٠٤ بإصدار التعريفة الجمركية:

التى قصرت وعاء الضريبة الجمركية بالنسبة للبضائع التى تصدر بصفة مؤقتة للتصنيع أو تكملة الصنع على تكلفة العملية الإنتاجية علاوة على النولون والتأمين ، وأخضعت هذا الوعاء لفئة جمركية بواقع ١٢٪. بمقتضى هذه المادة التى كانت قاصرة على عمليات تكملة الصنع ولم يضاف إليها عمليات التصنيع إلا فى يناير ٢٠٠٤ وعلى سبيل المثال أصبح بإمكان التاجر أن يصدر خام الألومنيوم المصرى (أو الأجنبى خالص الرسوم المسدد عنه ١٢٪) بصفة مؤقتة لتحويلها إلى أوانى ألومنيوم وعندما يعاد إستيرادها تخضع لفئة ضريبية بواقع ١٢٪ بدلاً من ٣٢٪ المقررة بجدول التعريفة الجمركية الأخير – ليس هذا فقط بل يصبح وعاء الضريبة قاصراً على تكلفة التشغيل علاوة على النولون والتأمين ، بل وفى حالة القيام بهذه العملية بمنطقة حرة داخل البلاد سيكون النولون صفراً. القرار فى صالح المستهلك ولكنه يضع الصانع المصرى فى مأزق لأنه سيواجه منافسة شديدة إذا لم ينتج بجودة المصانع الأجنبية وبتكلفة تشغيل معقولة، وما ينطبق على الأوانى الألومنيوم يمكن أن يطبق على منتجات أخرى ، ويتوقف تفعيل هذه المادة على تكلفة النولون للخامة والمنتج النهائى ، ويمكن لتخفيض وعاء الضريبة أن تتم العملية بإحدى المناطق الحرة داخل البلاد فيؤدى ذلك إلى عدم إضافة قيمة النولون لوعاء الضريبة كما توضح.

وفق الله متخذ القرار لما فيه صالح المنتج والمستهلك معاً.

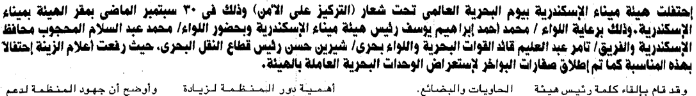
والله ولى التوفيق

ALEXANDRIA PORT AUTHORITY

هيئة ميناء الإسكندرية تتزين إحتفالاً

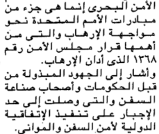
بيـوم البحـرية العالمى

إعداد / ى . ع



إحتفلت هيئة ميناء الإسكندرية بيوم البحرية العالمى تحت شعار (التركيز على الأمن) وذلك فى ٣٠ سبتمبر الماضى بمقر الهيئة بميناء الإسكندرية. وذلك برعاية اللواء / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية وبحضور اللواء/ محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية والفريق/ تامر عبد العليم قائد القوات البحرية واللواء بحرى/ شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى. حيث رفعت أعلام الزينة إحتفالاً بهذه المناسبة كما تم إطلاق صفارات البواخر لإستعراض الوحدات البحرية العاملة بالهيئة.

وقد قام بإلقاء كلمة رئيس هيئة الميناء اللواء بحرى/ محسن محمد على نائب الرئيس حيث أكد اللواء محمد يوسف أن أحداث الحادى عشر من سبتمبر كانت بمثابة الشرارة التى أعطت دور أكثر حيوية للمنظمة البحرية الدولية لوضع معايير أكثر قوة لمواجهة الأعمال المحظورة التى تستهدف أمن السفينة والركاب والطاقم وضمان الأمن البحرى بالميناء.



اللواء/ محمد أحمد إبراهيم يوسف

مشيراً إلى أنه قد تم الموافقة على عدة أساليب جديدة للأمن وأنها وضعت بالفعل موضع التنفيذ منذ أول يوليو ٢٠٠٤ حيث يعتبر الكود الخاص بالسلامة (isps) هو الأكثر شيوعاً.

وأوضح أن تنفيذ مدونة الأمن بالموانى شأنه أن يعزز السلامة البحرية والأمن البحرى وأن يصون أرواح الموجودين على متن السفن أو على البر.

وأضاف أنه بالفعل جارى العمل بالعديد من المشروعات داخل ميناء الإسكندرية لزيادة كفاءة الأمن بميناءى الإسكندرية والدخيلة وقد أشار إلى أبرز هذه المشروعات والتى منها:

* تنفيذ المراقبة بالكاميرات الإلكترونية بالمسطح الأرضى والمائى لميناءى الإسكندرية والدخيلة مما يكفل تلافى أى خطر يعترض الميناء.
* إزالة العشوائيات وإعادة تخطيط الساحات.
* تزويد ميناءى الإسكندرية والدخيلة بموازين إلكترونية جديدة لتسهل الحركة داخل الميناء ولتوفير الدقة فى وزن الحاويات والبضائع.
* تنفيذ مشروع التجارة الإلكترونية داخل الميناء مما يوفر مراقبة البضائع على السفن وتسهيل حركة تداولها.
* إنشاء مركز عمليات بهيئة ميناء الإسكندرية لإستقبال وإدارة الميناء ليلاً ونهاراً بباب ٢٧ .
* المراقبة الإلكترونية لأبواب الميناء.
* تحديث موازين ميناءى الإسكندرية والدخيلة .
* إنشاء منافذ تصل ميناء الإسكندرية والدخيلة بالطريق الدولى السريع دون المرور على الكتلة السكانية والعشوائيات خارج الميناء مما يسهل حركة النقل من وإلى الميناء ويحافظ على أمن الميناء.

مشيراً إلى الدور الكبير والمتابعة المستمرة فى الإشراف على تلك المشروعات من قبل معالى وزير النقل الأستاذ الدكتور/ عصام شرف وقد قدم جزيل الشكر اللواء محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية على جهوده المضنية ومشاركته الفعالة لإنجاز هذه المشروعات.

وحيث أن يوم البحرية العالمى هو يوم تحتفل به كل الدول الأعضاء فى المنظمة البحرية الدولية وهم ١٦٤ عضواً فى نفس التوقيت فقد قامت إدارة العلاقات العامة لهيئة الميناء بتوزيع كلمة الأمين العام للمنظمة السيد / إيفزموسى متروبولو على الحضور، تضمنت كلمته بعض إنجازات وأهداف المنظمة حيث أكد على أهمية دور المنظمة لزيادة الوعى بالدور الحيوى الذى تلعبه صناعة النقل البحرى والسفن فى حياة الشعوب، مؤكداً على أن تحويل شعار المنظمة من (شحن أكثر أمان وبحار أكثر نظافة) إلى (أمان أمن وكفاءة الشحن فى بحار نظيفة) وشعار هذا العام وهو (التركيز على أمن الميناء) إنما يعكس درجة التخطيط المستقبلية لأعمال المنظمة.



جانب من المعرض للشركة الهندسية للحاويات

وأشار إلى بعض المخاطر التى تتعرض لها السفن مثل الإرهاب والقرصنة وبعض الجرائم الأخرى مؤكداً أن المنظمة قد أولت إهتمامها نحو إتخاذ الأساليب المناسبة لمقاومة أعمال الإهمال المتعمد من قبل الربابنة للإستيلاء على البضائع والسفن وذلك منذ عام ١٩٨٢ حتى الآن.

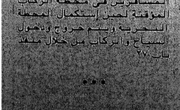
أضاف أنه قد تم عقد مجلس المنظمة فى نوفمبر ٢٠٠١ لمراجعة المعايير السابق وضعها لمقاومة الأعمال المحظورة ، وتمت الموافقة على الإتفاقية الخاصة بسلامة الحياة فى البحار كما تم عقد مؤتمر دبلوماسى لأمن النقل فى ديسمبر ٢٠٠٢ وفى نوفمبر ٢٠٠٢ تمت الموافقة على عدة أساليب جديدة للأمن وقد وضعت موضع التنفيذ منذ يوليو ٢٠٠٤

وأوضح أن جهود المنظمة لدعم الأمن البحرى إنما هى جزء من مبادرات الأمم المتحدة نحو مواجهة الإرهاب والتى من أهمها قرار مجلس الأمن رقم ١٣٦٨ الذى أدان الإرهاب.

وأشار إلى الجهود المبذولة من قبل الحكومات وأصحاب صناعة السفن والتى وصلت إلى حد الإجبار على تنفيذ الإتفاقية الدولية لأمن السفن والموانى.

وعلى هامش الإحتفال نظمت هيئة الميناء معرضاً ضم بعض الشركات العاملة بقطاع النقل البحرى لإظهار الخدمات التى تقدمها تلك الشركات. وإنتهى الإحتفال بإطلاق صفارات البواخر الموجودة بالميناء.

من ناحيته أعلن اللواء بحرى / مصطفى رفعت هلال مدير عام العلاقات العامة بالهيئة أن ميناء الإسكندرية قد إستقبل هذا الشهر حوالى عشر سفن سياحية وأن حركة السياحة فى إزدياد مستمر وخدمات السائحين والركاب تقدم لهم على أكمل وجه



حيث يتم إنهاء إجراءات المسافرين فى محطة الركاب المؤقتة لحين إستكمال المحطة البحرية ويتم خروج ودخول السياح والركاب من خلال منفذ باب ٢٧

* * *

الكاتب الصحفى محمد شاكر وحرمه وداد شلبى
يتقدمان بخالص الشكر والتقدير
إلى أسرة مستشفى جمال عبد الناصر للتأمين الصحى
وعلى رأسها العالم الكبير و رجل الإنجازات الكبرى بهذا الصرح الطبى

د. عمر الفاروق الغيطانى



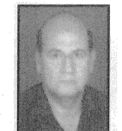


د. شريف عابدين

الأستاذ الدكتور عمر الفاروق الغيطانى
مدير عام المستشفى
ومؤسس مدرسة الإدارة الطبية الحديثة بالتأمين الصحى بالإسكندرية
كما يتقدمان إلى نابغة الجراحة

الأستاذ الدكتور شريف عابدين
رئيس أقسام الجراحة
وعالم الجراحة وصاحب الأصابع الذهبية والخلق الإنسانى الرفيع.
وإلى أسرة التمريض بالجراحة والعلاقات العامة والإخصائيين الإجتماعيين وإدارة الأمن على كريم رعايتهم
لشقيق حرمه يحيى شلبى
فى الجراحة الناجحة والرعاية الفائقة
ويشكران أسرة إدارة منطقة غرب الدلتا برئاسة
الدكتور محمد حازم حلمى
رئيس المنطقة.
داعين الله جميعاً أن يوفقهم فى ظل قيادة
الدكتور مصطفى عبد العاطى
رئيس هيئة التأمين الصحى
والدكتور محمد عوض تاج الدين
وزير الصحة.

أسرة تحرير
مجلة انترناشيونال
وجميع العاملين بها
يهنئون



السيد الربان
إبراهيم عبد السلام الحناوى
بالثقة الغالية التى أولاها إياه
الأستاذ الدكتور
رئيس مجلس الوزراء
بتعيينه نائباً
لرئيس مجلس إدارة
الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر
متمنين لسيادته دوام التقدم والإزدهار

من كل كتاب ... صفحة

تقديم / إيمان العرجاوى

... من مجموعة نشرات ودوريات كثيرة عن محافظة البحيرة إخترت بعض المعلومات البسيطة عن هذه المحافظة الجميلة، خاصة عندما وجدت أن يوم ١٩ سبتمبر وهو العيد القومى لهذه المحافظة قد مر بهدوء شديد دون أن يكون هناك إهتمام يذكر فى وسائل الإعلام المختلفة. وقد أختير هذا اليوم تخليداً لذكرى إنتصار أهالى مدينة رشيد بقيادة على بك السلانكلى على الحملة الإنجليزية بقيادة فريزر.

وتقع محافظة البحيرة فى موقع متميز من جمهورية مصر العربية فى غرب الدلتا يحدها من الشمال البحر الأبيض المتوسط ومن الشرق نهر النيل ومن الغرب الصحراء الغربية ومن الجنوب محافظة الجيزة ومساحتها ١.٧٥٧ كم وعدد سكانها يقترب من ٥ مليون نسمة وقد يتعجب القارئ من هذا الكم الهائل من المميزات الطبيعية والأثرية التى تتمتع بها هذه المحافظة الثرية بمعنى الكلمة، فمن أحد هذه المميزات الطبيعية نبع الحمرا أو بئر أيوب بوادى النطرون تحديداً بمنتصف طريق الإسكندرية القاهرة الصحراوى وهو عبارة عن بحيرة شديدة الملوحة تتدفق بداخلها عين عذبة من أحلى المياه طعماً ولوناً يتم إستعمالها والإستفادة منها فى مجال الإستشفاء من بعض الأمراض الجلدية.

ومن الآثار الإسلامية الرائعة بالبحيرة: مسجد أبو مندور برشيد وهوالعارف أبو النضر من أبناء كربلاء من سلالة على بن أبى طالب كرم الله وجهه ويقع على شاطئ رشيد مباشرة وقد أنشأ عام ٨٧٠ هـ.

قلعة قايتباى (برشيد): أنشأت فى عهد قايتباى عام ٩٠١ هـ وهى التى عثر بها الضابط الفرنسى على حجر رشيد وتم فك رموزه على يد العالم الفرنسى شامبليون بعد دراسة إستغرقت ٢٣ عام وهو موجود الآن بالمتحف البريطانى..

وبها مساجد مثل: مسجد زغلول، العباس، سيدى على المحلى، مسجد المشيد بالنور، مسجد الجندى، العرابى، الصامت، الشيخ تقا.

ومن المنازل الأثرية برشيد: منزل حسين عرب كلى، منزل عصفور، مجموعة الأمصيلى.

ومن الآثار القبطية برشيد أيضاً: دير السريان وكنيسة مارمرقص الرسول وفى دمنهور كنيسة الملاك ميخائيل.

ومن الآثار القبطية بوادى النطرون: دير الأنبا (مقار يونس) أبو مقار، الأنبا بيشوى، البراموس.

ونلاحظ أن هذه المنطقة من الأديرة وحدها لو أحسن إستثمارها سياحياً لأصبحت مزاراً لآلاف من السائحين خاصة الأوروبيين وأيضاً لأسهمت بزيادة كبيرة فى الدخل القومى، خاصةً وأنها مناطق غير متعارف عليها بالنسبة للخريطة السياحية العالمية ..، وأمامنا مثال ونحن لم نغادر كلمات هذا المقال، فكما حدث مع حجر رشيد وهو فى الأصل مصرى فرعونى تم إكتشافه بواسطة عالم فرنسى ثم تم الإحتفاظ به وعرضه فى متحف بريطانى مع مجموعة أخرى من الآثار والتى تم الإستيلاء عليها بنفس الطريقة ولكن وبسبب تفوق الأساليب الإعلامية والدعائية وإرتفاع مستوى الخدمات بمثل هذه البلاد يتدفق إلى إنجلترا وفرنسا مثلاً ملايين السائحين الذين يتوافدون إليها سنوياً مع أنهم لو علموا روعة الحضارة المصرية وجمال الطبيعة المصرية فى كل محافظاتها وليس فقط الأقصر والجيزة وسيناء لعادوا إليها كل عام ليستمتعوا بمناظر جديدة ويكتشفوا مناطق جديدة للجمال.

وإلى أن نلتقى مرة أخرى حول البحيرة يمكن أن نقول أن هذه المحافظة هى كنز غالى يدعوكم إلى زيارته والإهتمام بثروته الطبيعية والأثرية وأيضاً البشرية لأن الإهتمام الحالى لا يتناسب مع مساحتها ومواردها المادية والبشرية وسوف يتسع الوقت إن شاء الله للحديث عن البحيرة حتى نتعرف عليها أكثر وأكثر.











أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأخلص التهانى القلبية

للسيد اللواء بحرى

محفوظ طه مرزوق

بثقة القيادة السياسية على تعيينه
رئيساً لمجلس إدارة
الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر
متمنين لسيادته دوام التقدم والنجاح
فى موقعه الجديد.



فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

رئيس جمهورية مصر العربية





العين السخنة

أول زيارة للدكتور عصام شرف

فى أول زيارة يقوم بها لميناء السخنة اكد الدكتور/ عصام شرف وزير النقل أن ميناء السخنة يمثل نقلة نوعية هائلة للموانى المصرية وبذلك تنتقل تلك الموانى من المفهوم التقليدى للميناء إلى المفهوم الأشمل والأوسع ليمثل بذلك حلقة لوجستية هامة وحيوية فى النشاط الإقتصادى.

وأكد الوزير إهتمام الدولة لتطوير الموانئ البحرية والتى تمثل بوابات رئيسية لتجارة مصر الخارجية ، أضاف الوزير أثناء تفقده لميناء السخنة بمرافقة اللواء / سيف الدين جلال محافظ السويس واللواء/ شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى واللواء / محفوظ مرزوق رئيس هيئة موانى البحر الأحمر والربان / أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة : أن ميناء السخنة يأتى فى طليعة الموانى الحديثة كما أن هناك خطة شاملة لتحسين الأداء ورفع القدرة التنافسية فى مواجهة موانى المنطقة المحيطة

السادة الضيوف فى جولة تفقدية

وأشاد الوزير بحركة التطوير والتحديث الشاملة والمستمرة والتى لا تتوقف بميناء السخنة الذى يدار إلكترونياً وفق أحدث النظم العالمية المتطورة وأوضح أن ميناء السخنة ساهم بقوة فى وضع مصر على قائمة الدول المتخصصة فى صناعة النقل البحرى ومناولة البضائع عالمياً بإستخدام أحدث تكنولوجيا المعلومات .

تفقد الوزير على مدى ساعتين سير العمل فى الميناء واستمع إلى شرح تفصيلى من الربان أسامة الشريف حول المشروعات الجديدة التى تجرى تنفيذها حالياً وخطة الميناء حتى عام ٢٠٢٠.



الربان أسامة الشريف يقوم بعرض المخطط العام للميناء 2020

وأوضح الربان الشريف أن الميناء يتفرد بعبقرية المكان فهو يقع على ساحل البحر الأحمر ويبعد عن ميناء السويس ٤٠ كم والقاهرة ١٢٠كم على مساحة ٢٤ ألف كم.

قال الشريف انه منذ إفتتاح المرحلة الأولى فى أكتوبر ٢٠٠٢ وإدارة الميناء تحرص على إدخال أحدث تكنولوجيا المعلومات فى الإدارة الحديثة . ويتم إرتباط إلكترونى بين الميناء وكافة الجهات المختصة



الربان أسامة الشريف أثناء عرض المشروعات المستقبلية للشركة



مصيدة الإستثمارات العالمية

وزير النقل لميناء السخنة



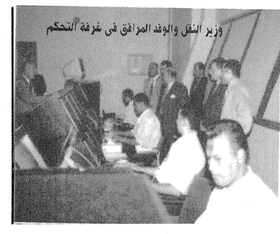
الوزير ومرافقوه يستمعون لشرح الربان أسامة الشريف

وتم عرض ملخص للمشروعات الإستثمارية التى تم دراستها والإتفاق عليها مع شركات ومؤسسات دولية لتنفيذها فى المرحلة القادمة بإستثمارات ١٥ مليار دولار . كما أوضح أن نصيب السخنة من نقل الحاويات وصل هذا العام إلى ٢٩٠ ألف حاوية تزيد إلى ٤٢٠ ألف حاوية العام القادم ومن البضائع الصب ١,٥ مليون طن ترتفع إلى ٢ مليون طن عام ٢٠٠٥.

ثم شاهد وزير النقل معمل الفحص والمراقبة بالسخنة والذى تم تشغيلة بشكل تجريبى بتكلفة ٤٣ مليون جنيه.

مثل الجمارك وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات وأجهزة الأمن وهيئة موانى البحر الأحمر وشركات الملاحة بهدف تيسير الإجراءات للمتعاملين مع الميناء بأسرع وقت ممكن.

وأشار الربان الشريف إلى أن الشركة تضع إستثمارات ضخمة لأعمال البنية الأساسية تصل إلى ١,٧ مليار دولار على مدى العشرين عاماً القادمة مما يترتب عليه تشغيل ٢٥ ألف عامل بصورة مباشرة و ٨ أضعاف هذا العدد بصورة غير مباشرة وأكد الربان الشريف أنه من المقرر جلب إستثمارات أجنبية تزيد على ٨ مليارات دولار عند إنهاء أعمال تطوير الميناء بما يحقق قيمة مضافة للإقتصاد القومى ٦,٤ مليار دولار سنوياً إعتباراً من ٢٠٢٠ .

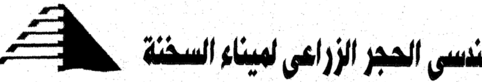


وزير النقل والوفد المرافق فى غرفة التحكم

فى نهاية الزيارة الربان أسامة الشريف يودع وزير النقل



لقطة تذكارية للسادة الضيوف أمام الرصيف الأول



زيارة مهندسى الحجر الزراعى لميناء السخنة

فى الرابع عشر من سبتمبر نظمت وزارة الزراعة الإدارة المركزية للحجر الزراعى برنامجاً بعدد ٢٣ مهندس من الحجر الزراعى من عدة دول تشمل أفريقيا وأمريكا اللاتينية وآسيا والدول العربية لزيارة ميناء السخنة للوقوف على أحدث النظم التكنولوجية فى إدارة وتشغيل وإجراءات الحجر الزراعى بالميناء وكان بصحبتهم لفيف من رؤساء الإدارات المركزية للحجر الزراعى بموانى الجمهورية .

برئاسة الدكتور صلاح الدين شريف رئيس الإدارة المركزية للحجر الزراعى بالوزارة الذى سبق وأن زار ميناء السخنة ومعاملها وأبدى إعجابه الشديد بالمعامل والأجهزة الموجودة بها.

السادة الضيوف يتوسطهم الأستاذ محمد خليفة مساعد رئيس مجلس الإدارة

اللواء عاصم السيد أحمد والمحاسب رجب حسن رجب وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

وجميع العاملين بها

يهنئون



السيد الأستاذ

محمد مصيلحى

بثقة القيادة السياسية

بتعيينه

أميناً للحزب الوطنى الديمقراطى

باب شرق - إسكندرية

ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح

أخبار متنوعة

النهوض بالنقل النهرى

صرح الدكتور عصام شرف وزير النقل بأن الوزارة تسعى للإستفادة من نهر النيل بإقامة خطوط ملاحية على أعلى مستوى من التكنولوجيا المتقدمة ، وذلك بغرض زيادة الحركة السياحية النيلية ، بجانب تنشيط الحركة المرورية على الطرق البرية وخاصة السريعة منها ، وأشار الوزير إلى أن الدراسات الحالية تهدف إلى النهوض بالنقل النهرى فى مجالى نقل الركاب والبضائع للوصول إلى أقل تكلفة ممكنة حتى عام ٢٠٢٠ ، ويتم حالياً العمل على تجهيز المجرى الملاحى من القاهرة إلى دمياط.

وبالنسبة للخط الملاحى مع السودان فهناك تعاون مع وزارة الرى والموارد المائية لتحديد المجرى الملاحى ، كما تمت الدراسات للتنفيذ مع الجانب السودانى.

وتقوم شركة وادى النيل المشتركة مع السودان بتنفيذ أعمال التطوير اللازمة بزيادة عدد الشمندورات اللازمة للعمل ليلاً لنقل البضائع حتى مدينة حلفا بالسودان بطول ٢٥٠ كيلو متر ليستمر العمل ليلاً بالممر الملاحى.



عصام شرف

نشاط سياحى فى مصر

صرح المهندس أحمد المغربى وزير السياحة بأن عدد السائحين فى العام الماضى وصل إلى ٦ ملايين سائح ، ونأمل فى أن يصل العدد إلى ١٥ مليون سائح فى العشر سنوات القادمة بمعدل نمو ٧,٢٪ سنوياً ، وأشار الوزير إلى أن زيادة عدد السياح يتطلب الإهتمام بحل المشاكل التى تمثل عوامل طرد لهم ، ولذا تسعى الوزارة لتنفيذ خطتها لتنمية الساحل الشمالى من خلال الإتفاق مع شركات عالمية لإقامة منطقتين سياحيتين بجوار مرسى مطروح ، وقد تم الإتفاق مع إحدى الشركات على إقامة مجمع سياحى يضم ٢٠٠٠ غرفة ، كما سيتم بناء ٣ آلاف غرفة أخرى بإستثمارات تصل إلى ٢ مليار جنيه وذلك لإستيعاب ٢ مليون سائح سنوياً.

أحمد المغربى

تبعية قصر أنطونيادس



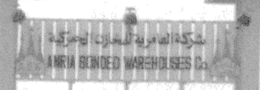
إنتقلت تبعية قصر أنطونيادس إلى مكتبة الإسكندرية ليكون مقراً لمؤسسة الحوار الأورومتوسطى (أناليند) كمشروع مشترك بين المكتبة والمعهد السويدى للحوار بين الحضارات والثقافات والأديان ، وذلك لتعميق التفاهم بين الشعوب الأردنية وشعوب الشرق الأوسط وشمال أفريقيا



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt | **كينج مريوط - الاسكندرية**



شركتنا :-



- من أوائل الشركات التى يساهم القطاع الخاص فى إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحرى بنظام الموانى الجافة
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الإسكندرية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات تداول المطورة سواء الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير الأداء المتميز والكفاءة العالية .
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

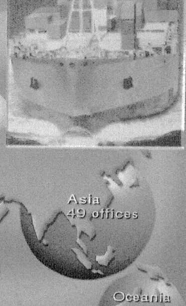
- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

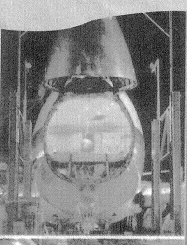
الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت : ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل : ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

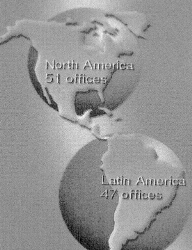
Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com













Europe
127 offices

Asia
49 offices

Oceania
4 offices



Services Offered in

IMPORT &EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL.:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521





أصبحت Novacel علامة الزعامة العالمية الكاملة لشرائح حماية الأسطح

عندما حصلت الشركة الفرنسية Novacel عام ٢٠٠٠ على حيازة قسم حماية الأسطح فى الشركة الأمريكية Ivex ، لقب هذا النشاط تحت إسم Ivex Novacel ومنذ الأول من مايو ٢٠٠٤ ، أصبح إسم فرع شركة Novacel فى أمريكا الشمالية هو Novacel Inc.



رائدة صناعة شرائح حماية الأسطح، تفتخر شركة Novacel Inc بحصولها على لقب الزعامة العالمية لشرائح الحماية . وهى تمثل عامل قوى فى الأداة الإبداعية العالمية وتسويق شرائح الحماية Novacel.

بينالي مصممى ومقدمى الزينات ، فى الفترة من ٢٧ إلى ٣١ يناير ٢٠٠٥ فى بارك فلورال بباريس بساحة قصر فينسين

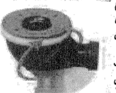
بارك فلورال : سيحتفل بينالى مصممى ومقدمى الزينات العام القادم بمرور ٤٠ سنة على إنشائه فى مساحة كبيرة خضراء بباريس بجانب قصر فينسين. حديقة ملكية على مستوى الحدث، لمتظاهرة فى غاية الرقى.



يمثل اليوم بينالى مصممى ومقدمى الزينات مكان اللقاءات العالمية على أعلى المستويات الخاصة قطاع الزينات الفاخرة والهياكل الداخلية. الملتقى الفعلى للإتجاهات الحديثة ومصدر إلهام لكل المبدعين، فرنسيين وأجانب وبهذا يستطيع البينالى جذب الإنتباه . والدليل بالأرقام : ١٦٠ عارض و ٣٠٠٠٠ زائر منهم ١٧٠٠٠ مهنيين قادمين من فرنسا والعالم أجمع فى مساحة ١٢٠٠٠ متر مربع فى المعرض الأخير.

شركة WIRQUIN تقدم: مصفاة JAMES الجديدة أول مصفاة صرف حوض الإستحمام عالية التدفق بفتحات متعددة الإتجاهات

تعد WIRQUIN شركة متخصصة فى تصميم الأدوات والإكسسوارات الصحية الخاصة بتجهيز الحمامات، دورات المياه والمطابخ. وقد قامت بتصميم إنتاجها الجديد JAMES هو أول مصفاة حوض إستحمام عالية التدفق بفتحات صرف متعددة الإتجاهات . ففى إطار كونها ثورة حقيقية ، فإن فتحات الصرف متعددة الإتجاهات تسمح بتوافقها مع جميع التصميمات سواء كان نظام الصرف أفقى أو رأسى أو مائل فى أى إتجاه.



هذا وتتمتع مصفاة JAMES بكونها شديدة التجانس فى إطار شغل حيز ضئيل. إذ تتوافق مع أغلبية أنواع قواعد أحواض الإستحمام المطروحة فى الأسواق سواء كانت فائقة التسطيح أو قياسية التصميم (من الفخار، الصلب المغطى بطبقة من مادة الإينامل أو خامات صناعية) . أما بالنسبة لفتحة الصرف متعددة الإتجاهات فهى توفر تدفق فائق السرعة علماً بأن معدل الصرف يصل إلى ضعف متطلبات معيار FN/ EN الذى يستلزم ضمان معدل لا يقل عن ٢٤ لتر / دقيقة.

TERREAL فى خدمة إبداعات المهندسين المعماريين من خلال تقديم مفهوم جديد لتصميمات حديثة

إستطاعت شركة TERREAL خلال عشرين عاماً أن تكون أكبر جهة متخصصة فى تقديم خامات الخزف الخاصة بتغطية واجهات المبانى. إذ تقدم TERREAL خبرتها فى خدمة المهندسين المعماريين الأكثر طموحاً من خلال مصاحبتهم فى مشاريعهم الإبداعية. وبفضل أحدث إبتكاراتها الحالية. توفر شركة TERREAL للمهندسين المعماريين حرية كبيرة فى التعبير من خلال تنوع الخيارات الجمالية للتصميمات.

هذا وتقدم الشركة الفرنسية TERREAL سلسلة متنوعة من خامات الخزف الموجهة لتغطية واجهات المبانى. فهى توفر شرائح صغيرة الحجم بطبقة خارجية أحادية حيث تتمتع بسهولة التركيب مع وزن خفيف فى إطار تكلفة إقتصادية بسيطة .

كما توفر الشركة شرائح تغطية كبيرة الحجم (بطول ١٥٢ سم وبإرتفاع ٤١ سم) حيث تتيح لواجهات المبانى تصميمات معمارية معاصرة جداً.

شركة SNECI الرائدة فى الخدمات الهندسية والتجارية لمكونات السيارات تفتح أبواب السوق الفرنسى

تعد SNECI شركة فرنسية متخصصة منذ خمسين عاماً فى الخدمات الهندسية والتجارية فى مجال مكونات السيارات . فهى تقوم بخدمة الجهات الدولية المتخصصة فى تصنيع مكونات وقطع غيار السيارات من خلال مساعدتهم على دخول أسواق جديدة فضلاً عن العمل على تطوير المبيعات لدى العملاء الرئيسيين فى قطاع السيارات. وفى إطار تلبية متطلبات العملاء فى مجال السيارات ، قامت شركة SNECI بتطبيق سياسة خاصة لتحديد إحتياجات كبار العملاء فى قطاع السيارات فضلاً عن تعريف أفضل إستراتيجية لكسب ثقة العملاء ودخول أسواق جديدة من خلال إبرام عقود مربحة.



وبفضل إجراء ربط بين جميع المنتجات التى تتولى إدارتها ، تتمتع شركة SNECI بكونها أفضل ضمان لدخول السوق الفرنسى بالنسبة لشركائها من جهات تصنيع المكونات. إذ يرجع الفضل فى ذلك لخبرتها العميقة فى سوق السيارات الفرنسى وملحقاته.

أخبار الهرم الرابع

إتفاقية تعاون بين مكتبة الإسكندرية والمكتبة الوطنية فى بيلا روسيا



زار مكتبة الإسكندرية يوم الأربعاء الموافق ١٣ أكتوبر السيد السفير Dr. siargei mikhnevich سفير بيلا روسيا بالقاهرة، وذلك لتوقيع إتفاقية تعاون بين المكتبة القومية لجمهورية بيلا روسيا (روسيا البيضاء)، ومكتبة الإسكندرية. تنص الإتفاقية على التعاون فى المجالات العلمية والفنية المختلفة المتمثلة فى تبادل الخبرات، وتبادل الكتب والمطبوعات، بالإضافة إلى إقامة المعارض والندوات والمؤتمرات المشتركة.

وقد صرح السفير طاهر خليفة رئيس قطاع العلاقات الخارجية بالمكتبة بأن هذه الإتفاقية تتماشى مع الدور المنوط لامكتبة وهو الحوار والعمل على تفهم الرأى الأخر فى إطارثقافى وبحثى، كما أن مكتبة الإسكندرية تهدف إلى توطيد علاقتها مع كل المكتبات العامة فى جميع أنحاء العالم.

وقد أعرب السيد Dr. siargei mikhnevich عن مدى سعادته بهذه الإتفاقية، إذ أن إهتمام روسيا البيضاء بمكتبة الإسكندرية لم يأتى من فراغ بل لما تحويه المكتبة من مخزون معلوماتى وثقافى هائل من مخطوطات نادرة ومعارض وكتب ومتاحف.

وقد قامت المكتبة القومية بإهداء مجموعة كتب مختارة لمشاهير كتاب وشعراء روسيا البيضاء لمكتبة الإسكندرية وذلك توطيداً لهذه الإتفاقية المبرمة.

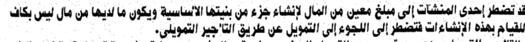
مكتبة الإسكندرية تستضيف مسابقة للرسم الإبداعى

إستضافت مكتبة الإسكندرية يوم ١٣ أكتوبر ٢٠٠٤ "مسابقة الرسم الإبداعى فى الأماكن المفتوحة"، وهى مسابقة للرسم الفورى أقامتها الإدارة المركزية للطلائع، والإدارة العامة للبرامج القومية بوزارة الشباب. شارك فى المسابقة حوالى ١٦٠ من طلائع مراكز الشباب فى محافظات مصر كلها، ومن بينهم طلائع مراكز الشباب فى مدينة الإسكندرية، الذين تتراوح أعمارهم بين ٨ إلى ١٨ سنة. قام الأطفال برسم وتصميم لوحات فورية عن نصر، وأمجاد، وإنجازات، حرب أكتوبر المجيدة، وقام أساتذة من كلية الفنون الجميلة بجامعة الإسكندرية بالتحكيم بين الرسومات المقدمة من الطلائع، وإختيار الفائزين، وتسليمهم الجوائز.

مكتبة الإسكندرية وشهر رمضان المبارك

بمناسبة حلول شهر رمضان الكريم، تقرر تعديل مواعيد زيارات الجمهور لمكتبة الإسكندرية، حيث تفتح المكتبة أبوابها للجمهور يومياً من الساعة العاشرة صباحاً حتى الساعة الثانية بعد الظهر ما عدا يومى الجمعة والثلاثاء فهى مغلقة.

التأجير التمويلى



بقلم محاسب سعيد رجب شرف

قد تضطر إحدى المنشآت إلى مبلغ معين من المال لإنشاء جزء من بنيتها الأساسية ويكون ما لديها من مال ليس بكاف للقيام بهذه الإنشاءات فتضطر إلى اللجوء إلى التمويل عن طريق التأجير التمويلى.
والتأجير التمويلى هو صورة من صور التمويل العينى حيث يقوم المؤجر وهو عادة مؤسسة تمويلية متخصصة فى شراء المعدات والآلات التى يحتاجها ويحددها المستأجر (شركة المشروع) وفقاً للمواصفات التى يعينها ويحددها الأخير على أن يقوم المؤجر بتأجير هذه المعدة أو الآلة إلى المستأجر مقابل الأجرة.



ويلتزم المستأجر بسداد مقابل الأجرة - وعادة يستمر عقد الإيجار لمدة محددة حتى يتم سداد مقابل الآلة أو المعدة بالكامل وعلى نحو يكفى لسداد الفوائد والعمولات المستحقة لشركة التأجير التمويلى.
فالتأجير التمويلى ليس إيجاراً بالمعنى التقليدى وإنما هو آلية من آليات التمويل.
ويختلف التأجير التمويلى عن القرض فى أن المؤجر يمتلك المعدة طوال مدة الإيجار وهذا يحقق له ضمانة إضافية - وإن كان يجوز الإتفاق وهو الغالب فى كثير من الأحوال على نقل تبعية الإهلاك على عاتق المستأجر وبالتالى يلتزم المستأجر بسداد قيمة الآلة أو المعدة بالكامل فى حالة هلاكها وعدم إستبدالها بالإضافة إلى العمولات والفوائد المستحقة.
وبطبيعة الحال فإنه لا يتصور عملاً اللجوء إلى التأجير التمويلى كوسيلة وحيدة لتمويل المشروع ككل وإنما يمكن اللجوء إليه فقط لتمويل جزء من المشروع فيما يتعلق ببعض الآلات والمعدات.
ويحقق التأجير التمويلى مزايا رئيسية لشركة المشروع فهو بداءة يتيح على عكس القرض العادى لشركة المشروع الإحتفاظ بحرية أكبر فى السيطرة والإشراف على المشروع ككل وتحد من تدخل الجهات التمويلية. كذلك فإن تكاليف التأجير التمويلى تقل عادة عن تكاليف عقود القرض العادى - كما يحقق التأجير التمويلى ميزة ضرائيبة أساسية إذ تخصم تكاليف الأجرة بإعتبارها مصاريف تشغيل ولا يعتبر سداد الأجرة ثمناً ومن ثم تدخل الأجرة ضمن تكاليف التشغيل وتخصم من أرباح شركة المشروع ويستمر الخصم قائماً حتى ولو إنتهت مدة الإعفاء الضريبى على أرباح الشركة ككل، كما تنقل شركة المشروع نظام التأجير التمويلى مخاطر إنخفاض القيمة الخاصة بالمعدة أو الآلة إلى عاتق المؤجر أى المؤسسة التمويلية. فعقد التأجير التمويلى وإن تضمن مزيجاً من بعض الأحكام المماثلة لعقود الإيجار والوعد بالبيع والبيع إلا أن له ذاتيته الخاصة. فالعقد يتضمن عند إبرامه وعداً على عاتق المؤسسة التمويلية بتأجير الأموال إلى شركة المشروع - وهذا الوعد لا يمكن تنفيذه جبراً لأنه يستلزم تدخل مؤسسة التمويل. ومن ثم يكون للموعود له بالإيجار الحق فى المطالبة بالتعويض عما أصابه من أضرار. ويتفق عقد الإيجار التمويلى مع بغض أحكام عقد الإيجار مثل تلك الأحكام الخاصة بحظر التصرف والتأجير من الباطن - إلا أن عقد التأجير التمويلى يختلف عن الإيجار التقليدى فى العديد من الأحكام الجوهرية كخيار التملك - وتناسب مدة الإيجار مع العمر الإقتراضى للمال المؤجر. ففى حين أن المال المؤجر هو العنصر الجوهرى فى عقد الإيجار التقليدى فإن الإلتزام بسداد الأجرة والأقساط هو جوهر عقد التأجير التمويلى.
وخلاصة ما تقدم أن عقد التأجير التمويلى من الناحية الإقتصادية - عقد تمويلى ومن الناحية القانونية هو عقد مركب ينطوى على العديد من التصرفات القانونية كالوكالة والإيجار والوعد بالبيع والبيع والقرض.
ويمكن إجمال أهم إلتزامات كل من المؤجر والمستأجر فى ظل التأجير التمويلى فيما يلى:

أولاً: إلتزامات المؤجر:

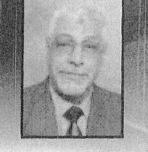
أ- للمستأجر الحق فى إختيار شراء المال المؤجر كله أو بعضه فى الموعد وبالثمن المحدد فى العقد على أن يراعى فى تحديد الثمن مبالغ الأجرة التى أداها.
ب- يتحمل المؤجر تبعة الهلاك متى كان ذلك بسبب لا دخل للمستأجر فيه، ويجوز للمؤجر أن يشترط التأمين على الأموال المؤجرة بما يكفل له الحصول على القيمة الإيجارية عن باقى مدة العقد.
جـ- للمستأجر أن يرجع مباشرة على المورد أو المقاول بجميع الدعاوى التى تنشأ للمؤجر عن العقد المبرم بينه وبين المورد أو المقاول فيما عدا دعوى فسخ العقد.
د- يكون المؤجر مسئولاً عن أفعاله أو تصرفاته التى تؤدى إلى غلط فى إختيار الأموال المؤجرة أو إلى تمكين المورد أو المقاول أو الغير من التعرض للمستأجر على أى وجه فى الإنتفاع بالأموال المؤجرة.

ثانياً: إلتزامات المستأجر:

أ- الإلتزام بإستعمال وصيانة وإصلاح الأموال المؤجرة بما يتفق مع الأغراض التى أعدت لها وبما تقتضيه الأصول الفنية المرعية.
ب- يلتزم المستأجر بأخطار المؤجر بما يطرأ على الأموال المؤجرة من عوارض تمنع الإنتفاع بها كلياً أو جزئياً.
جـ- يخضع المستأجر لأحكام المادة ٣٤١ عقوبات والخاصة بخيانة الأمانة والتبديد.
د- يتحمل المستأجر المسئولية المدنية الناشئة عن الأضرار التى تسببها الأموال المستأجرة.
هـ- يظل المال المنقول المؤجر محتفظاً بطبيعته حتى ولو كان المستأجر أثبته أو ألحقه بالعقار.
و- يلتزم المستأجر بأداء الأجرة كاملة حتى ولو لم ينتفع المستأجر بالمال المؤجر طالما أن السبب لا يرجع إلى المؤجر.
ز- ينقضى العقد بإنقضاء مدته ولا يتجدد العقد ضمنياً سواء تم التنبيه على المستأجر بإنتهاء مدة العقد أم لا.

وأخيراً فإنى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض موضوع التأجير التمويلى هذا العرض المبسط.

والله ولى التوفيق



ABBREVIATIONS

المختصرات الخاصة بأعمال التجارة الدولية والتأمين والنقل البحرى والجوى

(عن مصطلحات التجارة الدولية)

عرض وتقديم محاسب رجب حسن رجب إتحاد الموانى البحرية العربية

T.	Ton	الطن
T. A.	Telegraphic Ad...	العنوان التلج...
T. B. A	To be advised, ...o be agreed	على أن يتم الإ...ق عليه
TFR	Transfer	التحويل . الحوالة
T. L	Total Loss	خسارة كلية
TN	Ton	الطن
T. P. Liab	Third Party Liability	مسؤلية الطرف الأخر
T. P. N. D	Theft, Pilferage, and Non Delivery	السرقة والإختلاس وعدم التسليم (أخطار تأمينية)
T. Q	Tale Quale (as found)	كما هو عليه
T/S.	Transshipment	إعادة الشحن
T. T.	Telegraphic Transfer	حوالة تلجرافية
U/A	Underwrit...	حساب التأمين
U/C	Under Constr...	تحت البناء
U.K	United Kingd...	المملكة المتحدة
U. L. C. C	Ultra Large C... arrier	ناقلة خام عملاقة
U.N	United Natio...	هيئة الأمم المتحدة
U.N.C.L.O.S	U. N. Confere... the Law of the ...	مؤتمر قانون البحار التابع لهيئة الأمم المت...
UNCTAD	United Nations on Trade and Development	منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
U.N.E.S.C.O	U. N Educational, Scientific and Cultural Organisation	اليونسكو
U/R.	Under Rep...	تحت الإصلاح
U.S	United States	الولايات المتحدة الأ...كية
UW	Underwriter	متعهد التأمين
VAL	Valuation, Value	التقدير. التقييم. القيمة
VIZ	Videlict	أى . بمعنى
V.L.C.C.	Very Large Crude Ca...	ناقلة خام ضخمة جداً
VOL	Volume	الحجم . السعة
V.O.P	Value as in original Policy	القيمة المذكورة بشهادة التأمين
VS.	Versus	مقابل . ضد . عكس
W.B.	Water Ballast, Warehouse Book	صابورة من الماء، سجل المخزن
W.C.S.A	West Coast of South America	الساحل الغربى لأمريكا الجنوبية
W.F.T.U	World Federation of Trade Union	الإتحاد الدولى للنقابات العمالية
WHF.	Wharf	رصيف الميناء
W.H.O	World Health Organisation	منظمة الصحة العالمية
WHS	Ware...	المستودع . المخزن
WHSLE	Wholes...	بيع بالجملة
W/M	Weight and/or Measurement	الوزن و/أو المقاس
W.O.R	Without Our Responsibility	بدون مسؤليتنا
W.P.	Without Brejudice, Weather Bermitting	بدون تحيز كلما يسمح الجو
W.P.A	With Particular Average	التأمين مع ضمان العوارية الخاصة
W.R	Warehouse receipts	إيصالات المخزن
W.R.O.	War Risk Only	التأمين ضد مخاطر الحرب فقط
WT	Weight	الوزن
W.W.D	Weather Working Days	أيام العمل التى يسمح بها الجو
X.I	Ex Interest	بدون فوائد
X.STR	Ex Store	تسليم بالمخزن
X WHF	Ex Wha...	تسليم على رصيف
X WHSE.	Ex Warehouse	تسليم بالمخزن
X WKS	Ex Works	تسليم بالمصنع
Y.A.R	York - Antwerp Rules (General Average)	قواعد يورك / إنتورب للعوارية العامة
Yt.	Yacht	يخت

إنطلاقة جديدة لجمارك مصر

يبدو اننا مقدمون على مرحلة جديدة فى العلاقة بين مصلحة الجمارك ومجتمع رجال الأعمال المصرى، فالإطار العام الذى يحكم المنظومة الإقتصادية المصرية هو المرجعية الحاكمة لكل القرارات الإقتصادية والمالية الحالية. هذا الإطار شيده وحدد خطاه رئيس الدولة كتوجه عام الزم الحكومة بتطبيقه وتنفيذه وفق جدول أولويات الوطن وكانت مصلحة الجمارك أم المصالح الحكومية المصرية وصاحبة السيادة على أرض التجارة المصرية قاطبة سباقة نحو التحرك فى هذا الإتجاه المرسوم وبالفعل كان قادة الجمارك والعناصر الفاعلة بها على موعد مع فتح ليس صفحة جديدة فحسب بل الإستعانة بكتاب جديد فصوله التيسير والتسهيل دونما تفريط والتشدد فى موضع التشدد حفاظا على هيئة الدولة وتنمية مواردها ومشروعاتها.

وكان أهم فصل فى كتاب الجمارك هو تحويل الهدف الأساسى لمصلحة الجمارك من هدف جبائى إلى هدف إقتصادى لذلك إختلفت النظرة من التحصيل العشوائى إلى التحصيل المخطط كل تلك التوجهات الجديدة ما كان لها أن تحدث دون إرتباط وتفاعل ونقاش وشد وجذب وتأييد وتنويه بين القائمين على مصلحة الجمارك و مجتمع رجال الأعمال ومن سلسلة تلك اللقاءات كانت غرفة ملاحة إسكندرية هى صاحبة الدعوة لرئيس جمارك مصر محفوظ العرجاوى بحضور نخبة منتقاة من إقتصادى مصر من جمعية رجال الأعمال والغرف التجارية وغرف الملاحة والشخصيات العامة ذات الصلة.

وبدأ اللقاء بتقديم أ/ حسام لهيطة لهذا اللقاء حيث توجه بالشكر والتقدير والعرفان لرجال مصلحة الجمارك وأوضح أن العلاقة بين رجال الجمارك والمتعاملين صارت تسودها علاقة الإحترام المتبادل نحو المصلحة العامة ورد السيد/ لهيطة ما تم إنجازه خلال الفترة الماضية من إصلاحات جمركية ونوه سيادته على بعض المطالب العامة التى تحتاج إلى دراسة مع رجال الجمارك.

وبدأ رئيس مصلحة الجمارك الكلمة بتوضيح الأسس الحاكمة للعمل خلال الفترة الماضية وكذلك خلال المستقبل القريب موضحاً أن أهم ما يميز العمل خلال الوقت الراهن هو التفاعل والتفاهم للوصول لصيغة مقبولة تكون مصبها التهانى فى الصالح العام وحول المادة ١١٧ من قانون الجمارك أوضح رئيس المصلحة أنه طالما وردت المادة والسيل الملاحى عليها سليم فالتوكيل الملاحى غير مسئول وسيتم إعداد كتاب دورى بهذا الخصوص يعمم فى جميع المنافذ الجمركية وعن المهمل أوضح سيادته أن المسألة ليست سهلة فهناك أطراف عديدة فالتوكيل وشركات التخزين وأصحابه الشأن والجهات الرقابية كلها عناصر مرتبطة بالموضوع والبضاعة لكن تعرض فى المزاد يجب أن يمضى عليها ٤ أشهر حتى تتمكن الجمارك من البيع ويجب إخطار أصحاب الشأن مرتين وهناك بوالص لحامله وهنا يتم إخطار التوكيل وأوضح أن عام ٢٠٠٣ تم عقد ١٧ مزاد بإجمالى مبيعات ٢١ مليون جنيه وخلال هذا العام تم عقد ٩ مزادات حتى ٢٠٠٤/٦/٣٠.


إعداد
ياسمين عبد المجيد

وعن توزيع حصيلة المبيعات أوضح أن المصلحة ليس لديها مانع فى إعادة دراسة تلك المادة لما يحقق سرعة فى البيع والقضاء على التكدس بالموانى.

وحول سؤال عن البضائع التى تتلف داخل الدوائر الجمركية والمستودعات.

أوضح رئيس الجمارك بأحقية الدولة فى إسترداد تلك الرسوم فصاحب المستودع هو المسئول عن جودة التخزين والوكيل هو المسئول عن البضائع التالفة داخل الميناء.

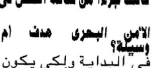
وأوضح رئيس الجمارك بأن المصلحة ستشجع خلال الفترة القادمة استخدام أجهزة الكشف بالأشعة وهناك طلبات من بعض المستثمرين لتزويد مصلحة الجمارك بتلك الأجهزة مقابل تحصيل مبلغ عن كل حاوية وعن البضائع التى ترد بالعدد ويتم وزنها وفى حالة وجود خلاف بالوزن يتم الدخول فى دائرة المخالفات أوضح سيادته أن العبرة بالفاتورة إذا كان الصنف الوارد بالعدد لا أهمية مطلقاً للوزن والجمارك ليست معنية بهذا الأمر الذى يخص الوكلاء الملاحيون فقط وعن توحيد العمل بالمنافذ الجمركية من حيث الأسعار أوضح أنه جارى العمل على وجود آلية عادة تتماشى مع الإتفاقيات الدولية للقضاء على المشاكل المتعلقة بهذا الموضوع.

وفى ختام كلمته أوضح رئيس الجمارك بأن هناك روحاً جديدة بدأت تسرى فى ربوع الجمارك المصرية وذلك تمشياً مع التوجهات العامة فى مصر ووجه كلمته للجميع بأن باب رئيس المصلحة وتليفونه متاح للجميع لحل أية مشكلة فى أى موقع لأى شخص طالما كان على حق.

وتمنى رئيس جمارك مصر التوفيق للجميع



قراءة في الكود الأمني ISPS المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الموانى



الجزء الثالث والأخير

بقلم ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ - خبير ومستشار بحري

ذكرنا في العدد السابق حلول لبعض الملاحظات والتحذير من تداعياتها في خلق عقبات غير ضرورية أمام حركة التجارة الدولية وينبغي أن لا تكون الإجراءات الأمنية أكثر تعقيداً عن الحد الضروري لتحقيق الأهداف المطلوبة وإلا كانت جزءاً من ثقافة الفشل في مواجهة الحقائق وفي هذا العدد سوف نتعرض لهذا السؤال:

الأمن البحري هدف أم وسيلة؟

في البداية ولكي يكون المفهوم واضحاً بلا خلط أو خطأ يجب أن يكون تحديدنا لمفهوم الأمن دقيقاً وعلمياً وواقعياً فالأمن في تعريف الخبراء المتخصصين هو من المنطلق اللغوي نقيض الخوف والتي يقابلها باللاتينية Security والتي تعني الطمأنينة والثقة وهدوء النفس الناتج عن عدم الاحساس بالخوف من كل ما يهدد الإنسان في ماله ونفسه سواء من أخطار عمدية أو غير عمدية طبيعية كانت أم بشرية.

ولعله من باب الخطأ أن ينظر إلى الأمن في مجال النقل البحري والموانى البحرية على أنه تلك الإجراءات التي تكفل حماية وتأمين السفن والموانى فقط ذلك أن هذا الهدف وإن كان أحد النتائج الهامة إلا أن محاولة تحقيقه بأسلوب بوليسي مباشر يعتبر قفزاً إلى النتائج فوق الآثار ومن هذا المنطلق فإن الأمن في مجال صناعة النقل البحري يجب أن يرتبط بمحددات خمسة هامة وأساسية:

أولاً: الإطار الذي يجب أن تتحرك داخله في أي وقت وتحت أي ظروف - العناصر والمقومات التي من خلالها يتم وضع وتنفيذ خطط التأمين المناسبة للزمان والمكان والموضوع حتى تحقق أهدافها بصورة واضحة ومحددة.

ثانياً: دقة التوازن بين الأهداف والوسائل بحيث لا تؤثر النتائج على الأهداف أو تؤدي الأهداف إلى المبالغة في الوسائل وكل ما يمكن أن يترتب على ذلك من انعكاسات على حركة النقل البحري العالمي وبالتالي على انسياب حركة التجارة الدولية.

ثالثاً: تحديد إجراءات الأمن في مجال صناعة النقل البحري - وعلى نحو تفصيلي - يجب أن يكون مستوعباً لعناصر تلك الصناعة متفهماً لمقوماتها متحسباً لمردودات آثارها المختلفة.

رابعاً: ضرورة الأخذ بالمنظور الشامل للأمن في مجال صناعة النقل البحري فالحفاظ على مقومات هذه الصناعة (الإنتاجية، معدلات التداول، زمن تواجد السفينة في الميناء ... إلخ) هو أحد جوانب مهمة الأمن وحماية رأس المال العامل في هذه الصناعة (السفن ، الموانى ومرافقها ، الأجهزة ، المعدات ... إلخ) هو أيضاً أحد جوانب هذه المهام ودقة تخطيط المهام الأمنية يمثل بعداً هاماً في المهام الأمنية في هذا المجال مما يتطلب أن تتفق الوسائل والإجراءات المتبعة مع الأغراض المستهدفة.

خامساً: الإقتناع بأن الإختراقات الأمنية هي أمر طبيعي طالما كان هناك بشر كما أن وجود قصور في عمل الأجهزة الأمنية ليس مستبعداً ويمكن توقعه دائماً وقد يدفع الإختراق إلى المبالغة في رد الفعل الأمر الذي يقضي - بدون قصد - على إنتاجية الموانى البحرية وكفاءة التشغيل وزيادة فترة تواجد السفن بالموانى وما يترتب على ذلك من تأثيرات سلبية على الإقتصاد العالمي.

الكود الأمني ISPS وتداعياته

من المؤكد أن الإجراءات الأمنية الواردة في الكود ISPS ستؤدي إلى:

١- تحديد موانى معينة للتصدير إلى أي ميناء أمريكي - بصفة خاصة - وإستبعاد بعض موانى الدول المتخلفة والتي يسمونها من باب التدليل وجبر الخواطر بالدول النامية والدول الأقل نمواً من تردد سفن الشركات الملاحية العالمية عليها بدعوى عدم التزاماتها بمتطلبات الكود ISPS مما سيضطر هذه الدول إلى إرسال شحناتها إلى موانى أخرى وهو أمر ليس خال من التكلفة Not Cost Free.

٢- زيادة حجم الميزانية المخصصة لإدارة أمن الموانى مما سيضطر الدول إلى فرض رسوم جديدة لمواجهة هذه الزيادة بحجة الإعتبارات الأمنية.

٣- زيادة نفقات تشغيل السفن بإضافة ضابط أمن الشركة وضابط أمن السفينة أو قيام مهندس ثان السفينة - مثلاً - بهذه المهمة لصعوبة تفرغ الربان أو ضابط أول لهذه المهمة وبتكاليف شراء أجهزة ومعدات وبرامج التدريب الأمني للأطقم مما سيضطر ملاك السفن إلى زيادة النولون لتغطية هذه النفقات.

٤- منع بعض السفن من دخول الموانى لإفتقارها إلى شهادات أمنية سارية المفعول مطلوبة بموجب متطلبات الكود ISPS ولقد منعت USA - بالفعل الفترة من أول وحتى الخامس من يوليو ٢٠٠٤ - ١٩ سفينة من دخول الموانى الأمريكية وليس من الصعب تصور تداعيات ذلك على ملاك السفن Owners والمستلمين consignees .

٥- تأخير تراكي السفن نتيجة الخلاف وإختلاف وجهات النظر بين ضابط أمن الميناء PFSO وضابط أمن السفينة SSO بالنسبة لتصنيف درجة التهديد وتفسيرات وجود تهديد من عدمه وما يترتب على ذلك من أضرار مادية لأطراف مختلفة.

٦- توظيف الشعور بالخطر وعدم الأمان لدى البحارة



أثناء فترة تواجدهم بالموانى وانعكاسات ذلك على إهتزاز وفقدان الثقة والمخاوف والشكوك والقلق الذى يدعوهم إلى التنبه إلى خطر وهمى لابد أن يخشوه ومن الطبيعى - منطقياً ونفسياً - أن تمتد هذه الأحاسيس فى تعاملهم وعلاقاتهم فى كل إتجاه بالعاملين فى تلك الموانى.

كيف نحقق الأمن البحري

الحقيقة أن قضية الأمن البحرى وإن كانت تبدو معادلة صعبة فإنه بقليل من الرؤية العلمية والمواجهة الواقعية تتبين أنها من قبيل المعادلات الممكنة من خلال مجموعة من الضوابط والقواعد:

١- تقييم الوضع الأمنى الحالى فى الموانى البحرية فى ضوء متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الموانى ISPS وإجراء عملية مراجعة إستقصائية شاملة على أركان المنظومة الأمنية المنفذة.

٢- تقييم المخاطر المحتملة Risk Assessment من مواقع مختلفة وإتجاهات متعددة وإعداد الخطة الأمنية لمواجهتها وإتخاذ التدابير الأمنية الملائمة والوقائية وما يرافقها من إجراءات تصحيحية أينما وكلما لزم الأمر ثم يأتى بعد ذلك التقييم الذى يجب أن يتم دورياً للتأكد من أن الإجراءات الأمنية تسير بشكل جيد وتحقق أهدافها.

٣- تنمية القدرات الأمنية للكوادر الأمنية (العنصر الأساسي لضمان تحقيق الأمن) تأهيلاً وتدريباً ووعياً بهدف الدراية والمعرفة لكل المراحل العملية للمهمة التى سيقومون بها وإعدادهم لمواجهة كافة الإحتمالات والمواقف التى سيتعرضون لها وإدراك أهمية أى معلومات حتى ولو بدت لهم غير ذى قيمة مع المتابعة المستمرة والمحاسبة الفورية فى حالة الإهمال أو التقصير.

٤- توزيع متفق عليه ومتوازن لأدوار ومسئوليات أطقم الأمن فى الموانى البحرية يضمن حصر ومحاصرة أى إختراق أمنى مع تأكيد مركزية التخطيط ولا مركزية التنفيذ تحقيقاً لأقصى مرونة وأسرع وأدق أداء.

٥- توفير التمويل اللازم لشراء المعدات الأمنية (أجهزة إتصال ١٠ أجهزة إنذار ١٠ أجهزة مراقبة إلكترونية .. إلخ)

٦- منع الأشخاص الغير مرخص لهم Un an Charized أو غير المكلفين بأعمال من الصعود على السفن سواء على الأرصفة أو على المخطاف الداخلي بالميناء وتلك - بالدرجة الأولى - مسئولية إدارة أمن الميناء حيث ليس فى إمكان الربان وطاقمه معرفة من هو الموظف الرسمى أو الذى له عمل على السفينة ومن هو الشخص الذى يسعى لممارسة عمل أو نشاط إرهابى.

٧- درجة اليقظة تصاب بالوهن بمرور الوقت وتزداد وهناً عندما تتحول إلى روتين حيث يزداد الشعور بالإطمئنان تغلغلاً لذلك يجب - كلما كان ذلك ممكناً - تغيير نوبتجيات أفراد الأمن والخدمات الأمنية فى الميناء وعلى ظهر السفن المتراكية على الأرصفة والمخطاف الداخلى على فترات متقاربة وليست متباعدة.

٨- مصطلح "تصعيب الهدف" يستعمل للدلالة على الإجراءات الأمنية والوقائية التى تتخذ للحيلولة دون قيام الإرهابيون بعملياتهم والأفضل أن تكون هذه الإجراءات غير معلنة يتم تغييرها من وقت لآخر حتى لا يتم رصدها ومعرفة خطواتها ومن ثم تفاديها بالإلتفاف حولها من ورائها أو أمامها وصولاً إلى تخطيها وإختراقها.

٩- غنى عن القول أن الإختراقات الأمنية لا تتعلق بشماعة عدم توفر الإمكانيات الأمنية كاملة وإنما - فيما أظن - بعدم تفعيل المتوفر منها والمنطق فى عدم الإسترسال فى الحديث عن هذا الأمر هو أنه أمر بديهى بالتأكيد أن بعض متطلبات الكود الأمنى ISPS مطلوبة ولكن بالقطع بعضها يحتاج إلى عملية مراجعة أساسية وإلى أعمال العقل من جديد حيث أنها لا تعكس الإستراتيجية الصحيحة لمكافحة الإرهاب البحرى وحيث لا فائدة منها ولا جدوى من ورائها ولن تحقق أمناً ولا تأميناً فإستراتيجية مكافحة الإرهاب تنطلق من رؤية شاملة تأخذ فى إعتبارها كل المحاذير والخيارات المحتملة ومن ثم فلا مجال للحديث عن إختزالها فى شق أمنى وبصرف النظر عن الإختلاف أو الإتفاق فى الرؤية إلى منابع التطرف والإرهاب فإن التصدى لمواجهته يستلزم إدراك أمرين:

الأمر الأول: ليس بالأمن الصارم يتوقف العنف لأن العنف يولد العنف وينمى مشاعر الرغبة فى الإنتقام وبما يعنى إستمرارية العنف والإقتصار على الرد الأمنى لن يتمخض سوى عن نتائج جزئية.

الأمر الثاني: محاصرة الظروف المواتية للعمل الإرهابى والأسباب الكامنة وراء الإحباط والغضب من USA والقضاء على أسبابه المباشرة ومعالجة القضايا التى تسببت فى إنتشاره وهى معروفة وليست فى حاجة إلى توضيح أو إيضاح.

وبشكل ما فإنه يمكن القول أن يصدر الكود ISM بشأن القواعد الدولية لإدارة السلامة البحرية فهو أمر وارد وأن يصدر الكود SOLAS بشأن سلامة الأرواح فى البحار فهو أمر واقعى وأن يصدر الكود GMDSS بشأن النظام العالمى للإستغاثة والسلامة البحرية فى حالات الحوادث والكوارث فهو أمر مطلوب وأن يصدر الكود STCW بشأن مستويات التدريب والشهادات وأعمال المناوبة للعاملين فى البحار فهو أمر حيوى وأن يصدر الكود MARPOL بشأن منع التلوث البحرى بالزيت من السفن / الناقلات فهو أمر منطقى إما أن يصدر الكود ISPS بشأن المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الموانى متضمناً هذه المتطلبات والأحكام فهو أمر ليس من المتصور ولا المقبول إلا إذا كان يعنى أن العالم كله سيدفع فاتورة ما حدث لأمريكا يوم الثلاثاء.

إن لكل مشكلة نقطة بداية إذا ما توصلنا إليها نكون قد توصلنا إلى معرفة الأمور بشكلها الصحيح ونكون قد توصلنا - فى الوقت ذاته - إلى بداية طريق الحل الصحيح لتحديد أسباب وجودها وطرق معالجتها فمكافحة الإرهاب - إذا إتفقنا على معناه - مهم لكل الدول وكل الحكومات وكل الشعوب أما الوصاية على الأسطول التجارى العالمى والموانى البحرية العالمية - تحت قناع محاربة الإرهاب - فهو محل إهتمام دولة إسمها الولايات المتحدة الأمريكية دولة القانون والحريات سابقاً.

وقبل أن نفترق لعلك تتفق معى - عزيزى القارئ - بأن قراءة المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الموانى ISPS كانت لازمة فالقراءة تفسر لماذا ؟ أما إلى أين؟ هذا هو السؤال؟

★★★

محطات وأخبار

تطوير نظم الإتصال

صرح الفريق **أحمد على فاضل** رئيس هيئة قناة السويس بأن الهيئة نفذت عدة مشروعات لتطوير نظم الإتصال اللاسلكي بالسفن العابرة للقناة وذلك لمواكبة التطور التكنولوجى العالمى فى مجال الإتصالات اللاسلكية خاصة بعد تطوير المجرى المائى للقناة بما يحقق تعليمات الأمن والسلامة الدوليين الصادرة من منظمة الإتصالات الدولية ومنظمة الملاحة الدولية. وأشار **فاضل** إلى أن من أهداف هذه المشروعات الإتصال بالسفن العابرة للقناة التى تمر بالقرب من مياهها الإقليمية بأحدث وسائل الإتصال عبر الأقمار الصناعية والتلكس والفاكس الدولى، والإتصال الرقمى عبر موجات التردد العالى والمتوسط، بجانب توثيق ثقة غرفة الملاحة الدولية وعملاء القناة والأوساط الملاحية العالمية فى إدارة هيئة قناة السويس.

بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين

تمت الموافقة على إنضمام مصر إلى بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، ويعتبر هذا البروتوكول مكملاً لإتفاقية الجريمة المنظمة عبر الوطنية التى سبق أن اعتمدتها الأمم المتحدة، وتمت أيضاً الموافقة على قرار جامعة الدول العربية الخاص بتعديل الفقرة ١ من المادة الثانية من معاهدة الدفاع المشترك والتعاون الإقتصادى لتفعيل آليات العمل العربى المشترك.

دخول قطاع البترول نادى المصدرين

قام المهندس سامح فهمى وزير البترول يرافقه الدكتور **عصام شرف** وزير النقل بزيارة تفقدية لمجمع مبارك لتصدير الغاز الطبيعى المسال بدمياط، وقد أكد وزير البترول نجاح قطاع البترول فى دخول نادى مصدرى الغاز الطبيعى على المستوى العالمى بالرغم من التحديات الكبيرة التى واجهها القطاع الذى حقق إكتشافات وإحتياطيات كبيرة بين الغاز الطبيعى، وإيجاد أسواق قوية قادرة على السداد بالنقد الأجنبى، بجانب جذب الإستثمارات الأجنبية اللازمة لمشروعات التصدير فى ظل المنافسة العالمية الشديدة فى مجال صناعة الغاز وتصديره.



شركة المهندس يوتن للدهانات
فى مؤتمر ناجح بشرم الشيخ



سمير رمضان حجازى

أولا: Balloxy HB Lumi

فى تحد جديد دشنت شركة يوتن للدهانات منتجها الجديد كدهان واق ضد الصدأ داخل عنابر Balloxy HB Lumi الإتزانBallast Tanks بالإضافة إلى عائلة الدهانات المقاومة لتكون الحشف Antifouling Sea Quantum فى حدث غير مسبوق ضم الكثير من ممثلى شركات الملاحة وهيئة قناة السويس والقوات البحرية المصرية بالإضافة إلى شركة اللويدز.

أصدرت شركة المهندس يوتن للدهانات منتجها Balloxy HB Lumi حيث حضر من النرويج مدير تسويق الدهانات الإيبوكسية السيد Miles Buckhurst والذى شرح بالتفصيل كيفية عمل الدهان الذى يتفرد بخاصية إنعكاس وتوهج الإضاءة من الأسطح فى حالة عدم التطبيق السليم بالسمك المحدد وذلك فى حالة تعرضه للإضاءة بواسطة لمبات الأشعة فوق البنفسجية مما يتيح سهولة تحديد أماكن هذه النقاط ومعالجتها.

و يتميز هذا الدهان الذى تنفرد به فقط شركة المهندس يوتن للدهانات بمجموعة من الخصائص الفريدة :

* دهان مخصص لحماية الأسطح داخل عنابر الإتزان باللون الفاتح مما يحقق سهولة المعاينة وتحديد أماكن الصدأ.
* ذو محتو عالى من المواد الصلبة مما يعطيه إمكانية أعلى فى معدلات الفرد والتغطية لكل لتر، وبالتالى أقل تكلفة للمتر المسطح عن مثيله من أية منتجات أخرى من الدهانات.
* أقل نسبة من المذيبات العضوية و المتطايرة مما يحقق ميزة أفضل فيما يختص بعوامل الأمن و السلامة و أيضا المحافظة على الظروف البيئية (voc%) .
* إمكانية تطبيق الدهان مباشرة على الأسطح المعدة إعداداً غير أمثل.
* إمكانية تطبيق الدهان بسمك يصل إلى ٣٠٠ ميكرون سمك جاف فى المرة الواحدة بدون حدوث تسييل للدهان مما يحقق ميزة توفير الوقت و بالتالى النفقات الخاصة بأعمال الدهانات.
* خاصية Mixing Visual Control للتأكد من تمام خلط عبوات الدهان نتيجة لاختلاف لونى المصلب والدهان Balloxy HB Lumi.
* خاصية التأكد من تطبيق سمك أعلى من ١٠٠ ميكرون لكل طبقة حيث يسمح الدهان بإمكانية الرؤية من خلاله فى حالة تطبيق سمك ١٠٠ ميكرون أو أقل.

يضاف إلى جميع هذه المزايا الفريدة ما قام به خبير الشركة من عرض عملى للكشف عن السمك الجاف بواسطة لمبات الأشعة فوق البنفسجية حيث أظهر إمكانية التحقق من الأماكن المدهونة بهذا الدهان الفريد مما يحقق سهولة غير مسبوقة فى تحديد أماكن عيوب وسمك الدهانات ومعالجتها فوراً.

ثانيا: Antifouling Sea Quantum

حيث قام السيد Bjorn Tveitan المدير الإقليمى لشركة المهندس يوتن للدهانات بمنطقة الشرق الأوسط بشرح مزايا هذه المجموعة من الدهانات والتى بحق تضم جميع الإختيارات المتاحة لملاك السفن و الوحدات البحرية المختلفة للوصول إلى أعلى مستويات الحماية من تكون الحشف البحرى مع ملاحظة التوافق مع تعليمات هيئات الإشراف العالمية .IMO & IACSفيما يختص بحظر استخدام مادة القصدير العضوى داخل هذه الدهانات بدءا من عام ٢٠٠٣، حيث قام خبير الشركة بطرح المجموعة الكاملة من هذه العائلة:

* Antifouling Sea Quantum Ultra للوحدات الساكنة وشبه الساكنة.
* Antifouling Sea Quantum Classic للوحدات البطيئة ومتوسطة الحركة.
* Antifouling Sea Quantum LLL للوحدات البطيئة ومتوسطة الحركة.
* Antifouling Sea Quantum Plus للوحدات السريعة.

وجدير بالذكر أن إضافة لكون هذه المجموعة تحقق نتائج ليس لها مثيل فى مقاومة تكون الحشف البحرى إلا أنه قد تم التأكيد على الخاصية الجديدة والفريدة التى تميز هذه العائلة من الدهانات وهى خاصية التنعيم الذاتى Self - Smoothingحيث تحقق هذه المجموعة هذه الخاصية، الأمر الذى معه يتم توفير إستهلاك الوقود بنسبة لا تقل عن ٢٪ سنويا من إستهلاك الوقود نتيجة لتقليل مقاومة و معاوقة الإحتكاك Frictional Resistance/ Drag Resistance بالإضافة إلى تقليل الإجهاد على ماكينات الرفاص ذاتها حيث تصادف وجود الربان ممدوح عرابى ممثلا عن شركة السلام للملاحة بين الحضور من ملاك السفن الذى أكد من خلال خبرته العملية بإستخدامه هذه النوعية من الدهانات إنخفض الإجهاد على الماكينات وكذلك حدث إنخفاض كبير فى إستهلاك الوقود.

وهذا يعنى أن شركة المهندس يوتن للدهانات قادرة دائماً على تقديم الجديد والفريد فى أنواع الدهانات البحرية و التى تلائم جميع إحتياجات عملاؤها و مواجهة التحديات الكثيرة من قوانين البيئة بالإضافة إلى الوصول إلى أعلى مستويات الجودة وتحقيق أفضل توازن بين إجمالى التكلفة لأعمال الصيانة الدورية بالمقارنة بتكاليف الدهانات البحرية.

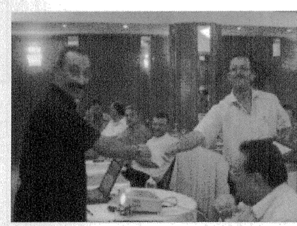

16:52

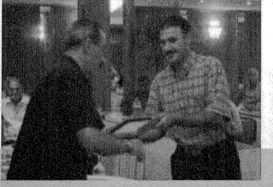






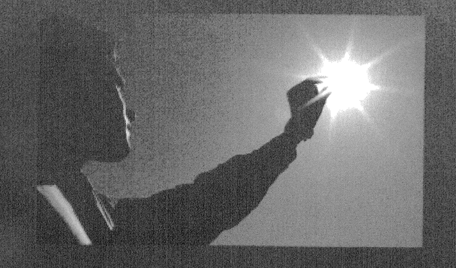




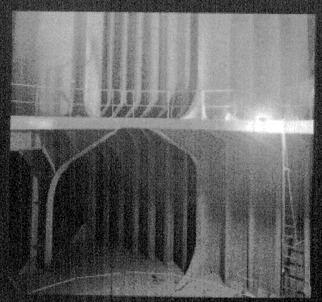



BARON

Jotun Paints – the leading light in ballast tank protection



Jotun is a leader in marine coatings, protective coatings and decorative paints with a world class reputation for teamwork, quality, reliability and friendliness. It provides its customers with responsible and effective global technical advice and back-up service combined with a commitment to stretch forward to reach the boundaries of people and product performance.



In the marine sector Jotun Paints has unrivalled experience in protecting more than 15,000 vessels. Its products are proven in every sea in the world, on every part of any vessel, in any trade.

From factories and offices in more than 50 countries Jotun assists and advises customers on the most effective solutions to the prevention of corrosion in ballast tanks – and this world-wide team is on-hand to ensure compliance with pretreatment procedures and application standards.

Jotun has a special expertise in the science and technology of corrosion prevention. It is built on investment, innovation and the practical knowledge earned in the protection of more than 70 million square metres of ballast tanks throughout the world.

Jotun Paints and the SeaStar Alliance Expanding the horizons of vessel protection



In 2002 Jotun A/S and NOF Kansai Marine Coatings Co. Ltd. (NKM) of Japan formed the SeaStar Alliance to serve the world marine and offshore coatings market.

With more than 20% of the world's marine market it provides a global presence that ensures that products and services are readily available wherever a ship is being built or drydocked, supported by Coatings Advisors with FROSIO, NACE or similar accreditations.

Sharing existing and developing technology helps sharpen the competitive edge for the partners to maintain their status as leaders in the marine market and equipping them to further expand the horizons of vessel protection.

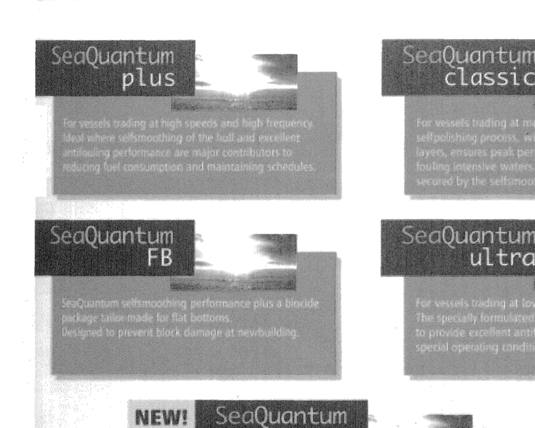
JOTUN

Introducing NEW SeaQuantum LLL



Now provides you with an even greater choice of antifouling systems with <u>optimised savings</u> whichever you choose

The pure SeaQuantum system





ندوة الجمعية البحرية المصرية

ودور غرف الملاحة البحرية فى تنمية صناعة النقل البحرى



كعادتها الدائمة وإختيارها للموضوعات والقوانين لمناقشتها وطرح الحلول الواجب توافرها لخدمة النقل البحرى والإرتقاء بالمنظومة البحرية المصرية.

قامت الجمعية البحرية المصرية إستمراراً لدورها البارز وجهدها المستمر بتنظيم ندوة بحرية موضوعها (دور غرف الملاحة البحرية فى تنمية صناعة النقل البحرى المصرى) وإفتتح الندوة اللواء بحرى عصام الدين على بدوى رئيس الجمعية بالإنابة مرحباً بالسادة الحضور وأوضح الواجب الذى تحمله غرف الملاحة على عاتقها والجهد المبذول من رجال هذه الغرف للإرتقاء بمجتمع السوق الملاحى المصرى وقد شارك في هذا اللقاء المهندس حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحة إسكندرية والأستاذ عبد العظيم الريدي رئيس غرفة ملاحة دمياط واللواء فاروق عبد الحميد ممثلاً لغرفة ملاحةالسويس والبحر الأحمر والقبطان عصام رمضان عن غرفة ملاحة بورسعيد وتحدث كل منهم عن دور كل غرفة ومدى الترابط بين الغرف جميعاً للوصول فى النهاية إلى الغاية المرجوة.

وقد دار النقاش وإحتد حول نقد القانون رقم ١ لسنة ٩٨ الذى أعطى المستثمر الأجنبي حقوقاً تعود عليه بالتسهيلات والأرباح الوفيرة بينما لا يجد المستثمر المصرى سوى الخراب السريع.
وقد تحدث في هذا الموضوع الأستاذ وجيه سامي والأستاذ محمد غريب عبد العزيز والأستاذ سمير السيد الذين هاجموا بضراوة هذا القانون كما شارك في الحوار الأستاذ الدكتور أحمد سعد رجب والأستاذة وداد شلبي كما طالب الأستاذ إبراهيم شلبي وهو من رجال بورسعيد المتحمسين بضرورة العمل على تمويل شراء أسطول بحرى بمعرفة رجال الأعمال عن طريق طرح أسهم حتى تعود الريادة للنقل البحرى المصرى في المنطقة.
وقد إستطاع اللواء عصام بدوى أن يقود الندوة بحكمة كما إستطاع أن ينهي الندوة بتشكيل لجنة لوضع التوصيات وعرضها على وزارة النقل والإشتراك فى مناقشتها ووضع الحلول الواجب توافرها للإرتقاء بالنقل البحرى المصرى







... مكتبة النقل البحرى تستقبل كتاباً جديداً بعنوان

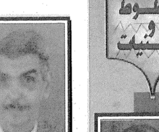
" النظام القانونى للنقل البحرى والحاويات"

للأستاذ/ محمد غريب عبد العزيز مدير البحوث التجارية بشركة القناة للتوكيلات الملاحية ويمثل هذا الكتاب دراسة قانونية وإقتصادية تحمل فى طياتها النظرية والتطبيق العملى ، حيث بدأ الكاتب بتوضيح ماهية مفهوم النقل بصفة عامة مع التركيز بصفة خاصة على النقل البحرى ، وكذلك النقل الدولى متعدد الوسائط فى ضوء الإتفاقية الدولية المنظمة له لعام ١٩٨٠ ، مع تبيان التحديات التى تواجه صناعة هامة كصناعة النقل البحرى، وكيفية تسويق خدمات النقل البحرى بالموانى البحرية والتى ألقى الكاتب الضوء عليها (ماهيتها وتصنيفها).

والكتاب الذى يضم ستة أبواب توضح دور النقل البحرى فى تطور حجم التجارة العالمية فى ظل منظمة التجارة العالمية ، ففى باب مستقل كان الحديث عن الحاوية وأرصفة وسفن الحاويات ومقومات الموانى التى تستقبل تلك السفن ، كما إستعرض الكتاب مشارطات إيجار السفن (مجهزة / غير مجهزة /للفترة أو لرحلة) والتأجير التمويلى وكذلك ما يصيب البضاعة من هلاك أو فقد أو تلف ومدى مسئولية الناقل البحرى عنها فى ظل معاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام ١٩٢٤ وقانون التجارة البحرى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وأحكام محكمة النقض المصرية.

كما عرض الكتاب لبضائع الوارد والصادر والترانزيت والأقطرمة وسندات الشحن والمصطلحات التجارية البحرية (قواعد الإنكوتيرمز ٥٣/١٩٩٠) ، وإختتم الكاتب فصول الكتاب بمجموعة من الوثائق والمستندات المستخدمة فى مجالى الوكالة الملاحية وشحن وتفريغ البضائع ، وكذلك مجموعة متنوعة من مشارطات إيجار السفن.

والكتاب بحق يعد إضافة ملموسة لمكتبة النقل البحرى. وأسرة مجلة إنترناشيونال تهنئ الكاتب بهذا المجهود الرائع



خطوط و منحنيات

نشأت الديهى يكتب

رومانسية الحكومة والرأسمالية المتوحشة

*تآكل الطبقة الوسطى فى المجتمع المصرى ! ★أنياب الرأسمالية تحتاج إلى حكومات قوية !!

*تنظيم الإقتصاد وضبط إيقاع السوق مسئولية من ؟



أبدا .. لن تنجح الحكومة - أى حكومة - فى بناء إقتصاد قوى ومتين إلا بإعادة دور الطبقة الوسطى التى إنهارت وتآكلت وسط ركام زلزال الرأسمالية المتوحشة التى لا ترحم . لقد كانت الطبقة الوسطى إبان عصر الليبرالية الرومانسية هى صانعة الأحداث وصانعة برامج التنمية ومتلقية لبرنامج التطوير والتحديث . ومع ظهور عصر الرأسمالية التى إعتنقت مبادئ الليبرالية الغربية وإتخذت منها دينا وعقيدة تغيرت الأحوال وتجمدت الأموال وصار رجال الأعمال يؤمنون بالسوق ويسبحون بحمده أناء الليل وأطراف النهار ونسى هؤلاء أن هناك مسئوليات إجتماعية حقيقية يجب أن يشارك فيها الجميع

..آمن هؤلاء بالسوق من جانب الربح فقط ، أما جانب الخسارة فدائماً وأبداً ما يتم إلصاقه بالحكومة وموظفيها وقوانينها وخبراتها وللأسف الشديد لا يعلم هؤلاء أن إنهيار الطبقة الوسطى ليس فى صالح أعمالهم لا على المستوى القريب ولا البعيد ، لقد نسى هؤلاء أن الإستثمارات والمشروعات والأعمال تحتاج إلى أسواق تستوعبها تلك الأسواق فى مجملها وغالبيتها أسواق محلية فى ظل غيبة الأسواق الأجنبية و إحتجابها عن المنتجات المحلية ، والسؤال كيف يستطيع أعضاء الطبقة الوسطى (قاطرة المجتمع) شراء تلك المنتجات لو لم يملك كل منهم أموالاً ، تلك الأموال لابد أنها ناتجة عن العمل فإذا لم يكن هذا العمل بمقابل مجزى لسد إحتياجات المواطن فلن يتقدم أى منهم لشراء أى شئ ، وعندها لن يستطيع الرأسماليون الإستمرار فى الإنتاج طالما أن ما ينتجوه لا يتم شراؤه لذلك فالمسألة بسيطة وسهلة وهى أن يقوم رجال الأعمال والمستثمرين بتشغيل العمالة بمقابل جيد حتى تستمر الدورة الإنتاجية والتسويقية هذه واحدة والأخرى قيام بعض المستثمرون والصناع بمحاولة السيطرة على السوق وتكوين كيانات عملاقة لتقوم بعد ذلك ببعض الممارسات الإحتكارية التى تضر المجتمع وصناعة حديد التسليح ليست بعيدة وتفاصيلها مازالت عالقة فى الأذهان ومازالت صناعة التشييد والبناء مصابة بالشلل الكلى نتيجة تلك الممارسات وحين قامت الدولة بإتخاذ إجراء إيجابى وتم إلغاء رسوم الإغراق على الحديد الوارد من الخارج حتى تم إستيراده للقضاء على الأزمة والغريب فى الأمر أن الشحنات الواردة أو المفروض أن ترد لم تصل حتى الآن والسبب مجهول ، وكذلك قصة اللحوم السودانية التى تأخرت كثيراً فى دخول البلاد وتم وضع العراقيل أمامها كثيراً حتى يأس الجميع من إمكانية نجاح تلك الصفقة لا لشئ إلا لعدم الثقة فى الإجراءات والتدابير الحكومية المضادة للإجراءات والتدابير الرأسمالية المتوحشة ، إننى على ثقة ويقين بأن هناك أيادى خفية كان من مصلحتها إلغاء تلك الشحنة ونسف هذا الإتفاق من الأساس والهدف لا يحتاج إلى دراسة بل الهدف هو الحفاظ على مراكز إحتكارية معلومة للجميع ولولا تدخل الحكومة على أعلى المستويات لفشلت تلك الصفقة تماماً ولولا أن تلك الصفقة كانت موضع إهتمام رجال الإعلام والصحافة لما تمت تلك الصفقة مثلما قتل العديد والعديد من المشروعات التى كان مخططاً لها أن تصب فى مصلحة الشعب المطحون بداية ونهاية ، إن الموضوع لا يمثل منعطفاً خطيراً على الإقتصاد المصرى فقضية الحديد وقضية اللحوم وقضية الأسمنت وقضية القمح وجميع القضايا الإقتصادية العديدة التى بات رجل الشارع يعلم تفاصيلها كل هذا لا يهم بل الأهم والمهم - من المهم- هو أين دور الدولة فى كل ما يجرى ؟ ماذا فعلت الدولة لكى تقضى على الممارسات الإحتكارية ؟ ماذا فعلت الدولة لكى تبنى سوقاً حرة محترمة لها من القواعد الحاكمة والأسس والمبادئ الوطنية التى تساعد فى بناء إقتصاد قوى ؟ ماذا فعلت الدولة تجاه الصناعات الرديئة الملوثة للبيئة والمدمرة لصحة الإنسان ؟ ماذا فعلت الدولة تجاه مستوردى اللحوم والمواد الغذائية الفاسدة ؟ أليست الدولة - المؤسسات - مسئولة مسئولية كاملة عن كل ما يجرى ويدور على أراضيها ؟!! إننا نشهد أن هناك طفرة فى الأداء الحكومى بعد التغيير الأخير ولكن هناك قضايا شائكة وملفات ملفوفة وللأسف الشديد جميعها ترتبط بأشخاص من الوزن الثقيل والأشد أسفاً أن تلك الأشخاص محسوبين على النظام من واقع المناصب القيادية الحزبية والبرلمانية والشعبية التى يتقلدوها ، أن الكثير ممن يؤمنون بأن القانون يحكم أفعال وتصرفات الغالبية من الشعب الذين لا يمثلون وزناً من الناحية المالية والسلطوية، أما هؤلاء من أصحاب الخطوة من المال والجاه فلهم قانونهم الخاص بتغيراته الخاصة ، إننى أكتب ليس ما أحسه فحسب بل ما أعرفه وأراه فى العديد والعديد من المواقع والمناسبات والمواقف ، إننى أدعو إلى تفعيل دور الدولة بكافة مؤسساتها وتفعيل دور مؤسسات العمل المدنى الأخرى وبث مبادئ حقوق الإنسان وحقوق الموازنة بين الجميع ، إننا لسنا فى وضع أحوج ما نكون صادقين فيه فى مثل هذا الوقت ، وعلى الجميع القيام بواجباتهم الوطنية ، وعلى المستثمرين ورجال الأعمال وصانعى السوق الجدد أن يراعوا مصالحهم برعاية مصالح الطبقة الوسطى التى تآكلت فى وضح النهار إننى أحذر الجميع من مغبة تغييب وعى وإضعاف ذاكرة تلك الطبقة وعلى كافة أعضاء الطبقة الوسطى مقاومة تهميشهم ووضعهم خارج دائرة العمل الفعال ، وعلى وسائل الإعلام العمل بتعقل وروية فى تلميع رجال الأعمال مقابل إعلاناتهم يجب أن تكون الصحافة معتدلة تبحث عن الإعلانات بطريقة محترمة ولا تسبح بحمد رجل الأعمال حتى لو كان فاسداً ،

ادعو الله العلى القدير أن يصلح أحوالنا ويقينا من شرور أنفسنا وسيئات أعمالنا.

***

دكتور على عوض حسن

(خواطر)

دعاء

رب الوجود ملكك.. والقدرحكمتك.. والقلوب خزائن محبتك... ارع والدى كما ربيانى ..وأنر ليالى الحياة لمن علمونى ...واجعلنى باراً بوطنى.. محباً لعشيرتى.. مخلصاً لمن عدل .. نافعاً لمن جار.. ناصراً الضعيف المظلوم على القوى الظالم ... وجمل أخلاقى بالصدق .. وهب لى شمائل الوفاء .. رب لتكن محبتى لك على قدرك.. ولتكن أعمالى فى رضاك.. وأبثث الخير فى الناس على يدى .. وخفف ويلاتهم بما تمنحنى من معونتك.. رب إياك أناجى.. وإليك أسعى.. وعليك أتوكل ..وبك أهتدى... لك حمدى.. وفيك ثنائى... منك البداية.. وإليك النهاية...

لا مساس بحصص مياه النيل

أكد الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى عدم المساس بحصة مصر من مياه النيل التى تبلغ ٥٥,٥ مليار متر مكعب ، وأعلن الوزير قرب الإنتهاء من الإتفاقية الجديدة بشأن الإطار القانونى والموسمى لدول حوض النيل ، والتى تتعلق بالإتفاق على مشروعات جديدة تخدم دولتين على الأقل ولا تؤثر على أى دولة أخرى.

محمود ابو زيد

وقد صرح المهندس كمال على محمد وزير الرى السودانى بأن هناك تنسيق وتوافق تام بين دول حوض النيل العشرة لتنفيذ مشاريع المياه والكهرباء وإستغلال الحصص المقررة لكل دولة ، وقد تم تشكيل لجنة لإنشاء إطار تعاونى مؤسسى لمياه النيل لبلورة مشروعات ذات منافع مشتركة بين الدول الواقعة فى أعلى وأسفل النهر.

مشكلة تلوث خليج أبو قير ..

تتصدى لها جمعية أهلية بالمعدية

إعداد/ وسام غنيم

تعتبر مشكلة تلوث خليج أبو قير أحد الأولويات الثلاثة الناتجة عن المؤتمر الختامى لبرنامج الحوار المجتمعى الذى تنفذه جمعية تنمية الموارد البشرية والبيئية برئاسة الأستاذة/ نعمة سنيور بالتعاون مع جمعية أصدقاء البيئة ومركز خدمات المنظمات غير الحكومية.

ونظراً للأهمية القصوى لهذه القضية قد توجهت عدسة إنترناشيونال للمختصين والمهتمين بالقضية لتسليط الضوء عليها.

★ وقد توجهنا بالسؤال الأول للأستاذة/ نعمة سنيور رئيس مجلس إدارة الجمعية .

من المتسبب فى تلوث الخليج ؟

وقد أشارت بالآتى إن قضية تلوث خليج أبوقير من أهم القضايا التى يعانى منها المجتمع السكندرى والبحيرى وخاصة أهالى قرية المعدية ومن أكبر الشركات التى تقوم بصرف مخلفاتها على خليج أبوقير:

١- شركة أبوقير للأسمدة والصناعات الكيماوية

- تنتج الشركة حوالى ٣٠,٠٠٠م٣ / اليوم من المخلفات السائلة التى تحتوى على مستويات مرتفعة من الملوثات COD، BOD وكذلك الأمونيا والمواد الصلبة العالقة والمواد الذائبة ميثانول كما تحتوى المياه الناتجة من الغسيل العكسى على الكيماويات المستخدمة فى معالجة المياه الداخلية .

يخرج من الشركة غاز الأمونيا الذى ينتشر فى الهواء وجزيئات النترات واليوريا وغاز ثانى أكسيد النيتروجين.

٢- الشركة الأهلية للورق

تبلغ المخلفات السائلة حوالى ٤٥ ألف م٣ / اليوم يتم صرفها إلى خليج أبوقير عبر مصرف العامية وتحتوى على تركيزات عالية من المواد الصلبة العالقة والراسبة ولا توجد وحده لمعالجة مياه الصرف الصناعى.

٣- شركة قها للأغذية المحفوظة

تصب فى مصرف العامية تركيزات عالية من المواد الصلبة الراسبة والدهون والزيوت ومواد عضوية تحتوى على نسبة كبيرة من السكر والنشا.

٤- الشركة الشرقية للكتان والشركة العربية للغزل والنسيج

تستخدم الأحماض والقلويات والزيوت والأصباغ فى عمليات التجهيز ويتم الصرف إلى شبكة المجارى العمومية وجزئيا إلى مصرف زراعى إلى مصرف العامية ومنه إلى خليج أبوقير.

.. وليس فقط هؤلاء الشركات الذين يتم صرف مخلفاتهم على الخليج بل عشرون آخرون.

.. ومحاولة من الجمعية لحل هذه المشكلة نظمت ندوه إعلامية لتحليل هذه القضية وقد أدار الندوة الأستاذ الكيميائى/ نبيل عثمان عبد الوهاب حاصل على ماجستير فى موضوع "تلوث خليج أبوقير" والذى أشار إلى أن مخلفات الشركات الواقعة بأبى قير تصب صرفها بمصرف العامية والذى يصب فى خليج أبوقير من خلال مصب الطابية ولا تصرف به فقط تلك الشركات الموجودة عليه إنما تصرف شركات الغزل والنسيج الموجودة بكفر الدوار من خلال مصرف العامية وفى النهاية تصب جميعها بخليج أبوقير .

التوزيع المكانى للكروم فى رواسب القاع (ميكروجرام لكل جرام جاف) خليج أبو قير

وكل هذا فى المياه بجانب تلوث الهواء بغاز الأمونيا السام الذى أدى إلى ظهور حالات منتشرة مصابة بالفشل الكلوى وسرطان الرئة وماغير ذلك من تشوهات لدى أفراد المنطقة المحيطة أما عن رائحة حرق قش الأرز ورائحة المبيدات ورائحة الغاز كل هذه الروائح تنبعث فى الجو وبذلك تعتبر هذه الشركات مصدر للتلوث جواً وبحراً لذلك لابد من وقفة مع تلك الشركات لتوفيق أوضاعها والحد من هذا التلوث الذى سيؤدى إلى تدمير المنطقة.

.. ولكن لابد أن نتوجه لسماع رأى أحد الأجهزة الحكومية المهتمة بهذه القضية فتوجهنا بالسؤال للأستاذ/ عصام هاشم ممثل من جهاز شئون البيئة وأشار بالآتى.

إننا كبلاد نامية المصانع الموجودة لدينا سلاح ذو حدين لمواكبة التكنولوجيا وفى نفس الوقت تسبب تلوث الهواء والماء ولكن يقوم جهاز شئون البيئة بمجهودات كبيرة للحد من التلوث بعمل تفتيش على هذه الشركات بصورة مستمرة وعمل دراسة تقييم للأثر البيئى وإعطاء فرصة للشركة لتوفيق أوضاعها وتعديل الوضع الراهن خلال ٦٠ يوم من الزيارة وإذا لم يتم توفيق أوضاعها يتم رفع الموضوع للقضاء والغرامة لأعضاء مجلس إدارة الشركة.

ووجهنا سؤال لأحد أهالى قرية المعدية (نقيب الصيادين)

ماهى الأضرار الناتجة والمترتبة على تلوث خليج أبو قير والتى يعانى منها أهالى القرية؟

- بنزول أى طفل فى مياه البحر تظهر عليه بعض الأمراض ولعل أهمها حساسية العين والتى تظهر بشكل واضح
- تتسبب فى تلوث وموت آلاف الأطنان من الأسماك.
- تتسبب الملوثات الناتجة من هذه الشركات الواقعة على خليج أبوقير فى حدوث سحابة سوداء وإن المرأة والطفل أكثر تعرضاً لملوثات البيئة أكثر من الرجال فيجب علينا معالجة الملوثات حتى نحمى أطفالنا.

كما أشار رئيس المجلس المحلى لمركز إدكو للآتى:

بأن المصرف المغذى لبحيرة إدكو تقع عليه الشركات المختلفة وأنه سينشأ شبكة صرف صحى سوف تصرف على البحيرة وبالتالى ستكون البحيرة مستنقع لصرف جميع مخلفات البشر من مخلفات الشركات ومخلفات الصرف الزراعى والصرف الصحى وكل ذلك يسبب ذلك التلوث ولذلك أطالب أن تكون هناك ندوات توعية لكل أفراد المجتمع للوقوف ضد هذا التلوث.

وقد وجهت سؤال هام إلى المستشار/ محمد عبد العزيز الجندى رئيس مجلس إدارة جمعية أصدقاء البيئة

ما هو دور الجمعيات الأهلية لحل قضية تلوث مياه خليج أبو قير ؟

أشار إلى أن كل الناس تتنفس الهواء الملوث والأدخنة المنبعثة من الشركات وذلك أدى إلى موت الشباب فى سن ٢٠-٣٠ سنة وهذه حقيقة البيئة التى نعيشها ولكن لابد أن تتدخل جميع الجمعيات الأهلية العاملة فى مجال البيئة وهم حوالى ١٢ جمعية لحل هذه المشكلة مع المسئولين فالقانون أعطى الحق للجمعيات بأن تلجأ للقضاء على من يضر بالبيئة للحفاظ على صحة أفراد المجتمع.

وقبل ختام تحليل القضية توجهت بسؤال هام لتسليط الضوء على الأخطار الناجمة عن هذا التلوث للدكتور/ أحمد حسام الأمين العام لجمعية الصناعة والبيئة وهو :

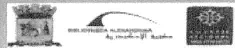
ماهو تأثير التلوث البحرى بالفلزات الثقيلة على صحة الإنسان؟

بالنسبة للزئبق وخاصة فى صورته العضوية يؤثر على الكروموسومات والجينات والأجنة ويحدث إضطراباً فى الصفات الوراثية وفى النشاط الخلوى ويمكن إعتباره مادة مسرطنة ، الكادميوم له تأثير سام على الكائنات الحية ويتراكم بها ويؤثر على العظام ويجعلها هشة وقابلة للكسر ، الرصاص له تأثير حاد وضار على الإنسان حيث يؤثر على أجهزة الإخراج والتكاثر والمناعة ويضر بالكلى والدورة الدموية والجهاز العصبى .

التوزيع المكاني للكروم فى البلانكتون فى خليج أبو قير (ميكروجرام لكل/ جرام) بحيرة إدكو

وأخيراً للحد من خطر هذا التلوث المتزايد لتلوث خليج أبوقير

أناشد كلاً من الأجهزة المسئولة عن حماية البيئة بالقيام بالتفتيش الدورى على هذه المصانع والشركات وأناشد السيد الدكتور وزير الأشغال والمجارى المائية بتنظيم الصرف الزراعى ومعالجة مياهه.



في مؤتمر دولي بمكتبة الإسكندرية

شعوب البحر المتوسط
"دراسات تجميعية و أسئلة مستقبلية"

تقديم: ولاء حمزة

★ اللواء عبد السلام المحجوب وفخر وإعتزاز بمنارة البحر المتوسط. ★ دكتور عبد اللاه وعناصر التميز الذى إنفرد به هذا المؤتمر.

★ مشروع الأستاذ كروبيزى نقطة إنطلاق كل الأبحاث عن المؤشرات الجينية والمناعية.

إنطلاقاً من كون شعوب البحر المتوسط التى لاشك إنها أثرت فى العالم بحضاراتها منذ عصور ما قبل التاريخ والتى لطالما اتسمت بخصائص تميزها عن بقية شعوب العالم وتشترك فى صفات لا جدال فى أنها تضع سكان دول شمال وجنوب البحر المتوسط فى منظومة سكانية رائعة لم تتكرر بين كل دول العالم .. ومن هذا المنطلق نظمت مكتبة الإسكندرية فى الفترة ٢ - ٤ أكتوبر مؤتمراً بعنوان [شعوب البحر المتوسط (دراسات تجميعية وأسئلة مستقبلية)] وذلك بالتعاون مع محافظة الإسكندرية ومقاطعة ميدى - بيرينيه بفرنسا.

ولأهمية هذا المؤتمر تشرف بالحضور كلاً من: السيد/ مارتن مالفى (رئيس المجلس الإقليمى لوسط منطقة ميدى بيرينيه بفرنسا) وسعادة القنصل لويس بلان (قنصل عام جمهورية فرنسا - بالإسكندرية) والسيد/ جون فرانسوا سوتروه (رئيس جامعة بول ساباتيه - بتولوز) والسيد اللواء محمد عبد السلام المحجوب (محافظ الإسكندرية) والأستاذ الدكتور محمد عبد اللاه (رئيس جامعة الإسكندرية). والأستاذ الدكتور/ يحيى حليم زكى رئيس قطاع الشئون الأكاديمية والثقافية بالمكتبة.

وفى خلال المؤتمر تم مناقشة عدداً من الموضوعات التى تتعلق بالتطور التاريخى والجينى والإنسانى للشعوب القاطنة بمنطقة حوض البحر المتوسط حيث شارك فى المؤتمر أكثر من ٧٠ من المتخصصين فى علوم الإنسان والتاريخ والجغرافيا والعلوم الحيوية.

المحجوب وتوحيد الشعوب

لقد أكد اللواء محمد عبد السلام المحجوب (محافظ الإسكندرية) أن الإسكندرية بمحافظتها ومكتبتها تواصل جهودها لتفعيل إتفاقية الإسكندرية - إقليم الميدى بيرينيه بفرنسا والتى أبرمت فى مايو عام ٢٠٠١ م والتى تركز على التعاون بين الطرفين فى مختلف المجالات خاصة مجالى الغذاء والزراعة بالإضافة للتعاون الثقافى والسياحى.

وقد أشار فى كلمته التى ألقاها خلال المؤتمر أن الإسكندرية منارة البحر المتوسط حيث أن هذا المؤتمر ناقش علم أصل الجنس البشرى وتطوره وأعراقه وعاداته ومعتقداته فى تلك المنطقة المتميزة من العالم .. ونجاح هذا المؤتمر يرجع إلى فضل جهود المركز القومى للبحوث والعلوم بفرنسا ومقاطعة ميدى - بيرينيه حيث تم إرساء قواعد التعاون على صعيد كبير بين مصر وبعض بلدان المغرب العربى وذلك من أجل زيادة تفهم التاريخ السكانى وتلك البقعة من العالم.

فى إطار إتفاقية التعاون

وعلى الجانب الآخر أوضح المحجوب فى كلمته إلى الجهود التى تمت فى إطار إتفاقية التعاون بين محافظة الإسكندرية ومقاطعة الميدى - بيرينيه بفرنسا فى ١٣ مايو ٢٠٠١ فى مختلف المجالات منها المجال الزراعى وهنا أسهم الإقليم فى إنشاء القسم الفرانكفونى بكلية الزراعة - جامعة الإسكندرية وأيضاً فى المجال العلمى حيث تم تبادل الآراء والإستفادة من خبرات الجانب الفرنسى ويتم التعاون بين مركز المستشفيات بجامعة الإسكندرية ومركز المستشفيات بجامعة بتولوز هذا بالإضافة إلى التعاون فى المجال الثقافى والسياحى لتفعيل الإتفاقية بين محافظة الإسكندرية وإقليم ميدى - بيرنيه.

وفى ختام كلمة سيادته رحب المحجوب بالضيوف الأعزاء والوفود المرافقة لهم وأعرب عن سعادته بهذا التجمع فى مكتبة الإسكندرية وبهذه النافذة الجديدة التى فتحتها مكتبة الإسكندرية على مقاطعة الميدى - بيرنيه مع تمنياته بإمتداد التعاون مستقبلاً بإذن الله خدمة لتراثنا المشترك وثقافتنا المعاصرة.





التميز الفريد للمؤتمر ونظرة دكتور عبد اللاه

فى الجلسة الإفتتاحية للمؤتمر تحدث د. محمد عبد اللاه رئيس جامعة الإسكندرية وأكد فى كلمته على التميز الذى ينفرد به هذا المؤتمر ذى البعد العالمى نظراً لما يتمخض عنه من نتائج بالغة الأهمية وأيضاً لتميز الباحثين والمشاركين فى هذا المؤتمر ومن جهة أخرى بسبب تنوع وجدة الموضوعات المطروحة التى يتم من خلالها تطبيق أحدث العلوم المستجدة كالأنثربولوجيا الجغرافية وتاريخ الأعراق والأنثربولوجيا البيولوجية وكذلك أحدث مناهج التحليل الإحصائى.

على هذا النحو إستطاعت هذه الأبحاث أن توضح علاقات الترابط بين البناء الجينى لسكان البحر المتوسط وبين العوامل الجغرافية والثقافية الأمر الذى سمح بتقديم صورة شاملة تجتمع فيها كل العناصر الجينية الخاصة بهؤلاء السكان.

وأوضح د. عبد اللاه أن الباحثين الذين يقدمون فى إطار هذا المؤتمر نتائج بحوثهم يطمحون من غير شك إلى إكتشاف الجذور الأولى لحركة السكان فى البحر المتوسط من خلال حركات الهجرة وأثر الأوبئة على السكان.

فضل الأستاذ كروبيزى ومشروع التنوع الجينى

إن المشروع الأول الذى كان نقطة إنطلاق لكل هذه البحوث عن المؤشرات الجينية والمناعية وعن التنوع الجينى لبعض الشعوب الرحل أو ساكنى الواحات وعن العوامل الباثولوجية ذات الأثر الحاسم فى تحول بعض الجينات يشكل وسيظل يشكل موضوع فخر وإعتزاز ليس فحسب لصاحبه الأستاذ كروبيزى (من جامعة بول ساباتيه - بتولوز "فرنسا") وإنما لكل الباحثين المرموقين الذين لبوا دعوته لتحقيقه وهذا ما أكده وأشار إليه د. عبد اللاه حيث قال إن هذا المشروع العظيم جدير بتقديرنا وإحترامنا حقاً لما يقدمه من وقائع وحقائق ملموسة وقابلة للقياس الإحصائى ولما يشكله من دليل دامغ ضد كل محاولات التميز أو التفرقة بين شعوب البحر المتوسط .. وبذلك فإن حوض البحر المتوسط كان وسيظل كما نأمل مجالاً للتفاعل الحى والدائم بين قاطنى ضفتيه.

على هامش المؤتمر

تزامن مع المؤتمر حفلاً موسيقياً لأعمال موتسارت وهندل وغيرهم حيث قدمت الحفل الفنانة الفرنسية ساندرين تيلى على آلة الفلوت والعازفة المصرية منال محى الدين على آلة الهارب بالإشتراك مع أوركسترا مكتبة الإسكندرية بقيادة المايسترو شريف محى الدين ذلك بالقاعة الوسطى بقاعة المؤتمرات بالمكتبة.

ومن هنا يتضح لنا أهمية إنعقاد هذا المؤتمر الذى أتاح فرصة اللقاء لعدد من الفرق العلمية المختلفة فى الأصل والمنشأ والمنهجية للعمل سوياً مما أدى حتماً إلى التوصل إلى أسئلة وثيقة الصلة بالموضوع ، تلك الأسئلة والأمور التى ستتطلب معالجتها سوياً فى السنوات القادمة إن شاء الله مما يؤدى إلى التوصل لنتائج متكاملة وواضحة حول الإختلاف والإتفاق فى الأشكال والجينات والثقافة فى منطقة حوض البحر المتوسط.

من آداب النبوة :-
مايقال بعد الصلاة

عن أنس بن مالك رضى الله عنه عن أم سليم - غدت على رسول الله (صلى الله عليه وسلم) فقالت :- علمنى كلمات أقولهن فى صلاتى ؛ فقال :- كبرى الله عشرا ، وسبحيه عشرا ، واحمديه عشرا ، ثم سلى ما شئت ، يقول نعم نعم .
(رواه أحمد الترمزى وابن خزيمة)

حكمة العدد :
عزيزى القارئ :-
إذا نسيت إساءة غيرك أحبوك

سمكة قطبية تفسر عمل القلب :-

إكتشف العلماء نوعاً من أنواع السمك فى مياه قارة إنتراكتيكا القطبية يساعدهم فى معرفة كيفية تنشيط القلب بعد العمليات الجراحية المفتوحة، فقد وجدوا أن هذا السمك والذى يسمى "سمك القد" يعيش تحت مياه متجمده تصل درجتها إلى ٣ درجة مئوية تحت الصفر وينبض قلبه ١٠ نبضات فقط فى الدقيقة وهو معدل بطئ جداً فقام العلماء بمراقبتها لمعرفة كيف تعيش بهذا المعدل البطئ فى هذه الدرجات شديدة البرودة وذلك بإستخدام إشارات صوتية تلتقط من خلال ميكروفونات تعمل تحت المياه وتنقل إلى كمبيوتر خاص بالمعامل لمعرفة كيف يعمل قلبها فى هذه الظروف .. مما يساعد على فهم كيفية الحفاظ على قلب الإنسان أثناء إجراء العمليات الجراحية أو نقل الشرايين له حتى عند توقفه أو بطء نبضاته وحتى يرجع لمعدله الطبيعى.

الحياة أطول بلا تليفزيون !!!

"إغلق جهاز التليفزيون تعش طويلاً" تلك هى نصيحة **جيرولامو سيركيا** وزير الصحة الإيطالى وقال الوزير فى مؤتمر لكبار السن عقد فى ميلانو :- (ألغوا التليفزيون من حياتكم وسوف تعيشون حياة أطول وأكثر صحة ... ولا تستسلموا لإغراء الجلوس على الأريكة أمام التليفزيون وتناول البطاطس ..) .

كذب المنجمون ولو .... !!!

زعمت ساحرة من جنوب أفريقيا أن لها الفضل فى فوز جنوب أفريقيا بتنظيم كأس العالم ٢٠١٠ لكرة القدم وقالت الساحرة التى تعيش فى غرب جوهانسبرج أن مسؤلين من إتحاد جنوب أفريقيا لكرة القدم زاروها قبل أيام قليلة من إعلان نتيجة الترشيح لإستضافة نهائيات كأس العالم وطلبوا منها التنبؤ بما إذا كانت جنوب أفريقيا ستفوز بطلب تنظيم البطولة مضيفة إنها إتصلت بأجدادها وأخبروها بأن جنوب أفريقيا ستفوز .. ولكن المنظمين أنكروا ما تدعيه الساحرة.

همسات :-

* من حمل مالا يطيق عجز. * من أراد واعظاً فالموت يكفيه.
* لا تمنع حق الغير فيمنعوك حقك. * صيانة النفس فى كفايتها.

خمسة أطعمة .. تزيد من ذكاء طفلك !!!

أكدت دراسة حديثة نشرتها مجلة طب الأطفال أن تناول خمسة أنواع من الأطعمة تساعد عند إضافتها إلى وجبات الأطفال الغذائية فى زيادة نسبة ذكائهم وقدراتهم الذهنية والعقلية .. هذه الأنواع الخمسة هى :-

* **الفستق**: لإحتوائه على الدهون المسئولة عن زيادة النمو الذهنى والمهارات الإدراكية .
* **الحليب الكامل الدسم**: لغناه بالأحماض الدهنية والكوليسترول الذى يحتاجه الأطفال.
* **البيض**: لغناه بالبروتينات والعناصر الغذائية الضرورية للنمو مثل مادة "الكولين" الشبيهة بفيتامين "ب" والتى أثبتت الدراسات قدرتها على تحسين التعلم والمذاكرة.
* **الأسماك**: خاصة أسماك التونة الغنية بالأحماض الدهنية وهى ضرورية لسلامة العقل والجسم.
* **اللحوم الحمراء** : لما تحتويه من كميات ضخمة من الحديد والبروتينات والألياف والفيتامينات خاصة فيتامين ب١٢ .

أسنان المواليد لعلاج القلب والمخ :-

إكتشف علماء فى إستراليا أن أسنان الأطفال قد تكون مفيدة فى علاج أمراض القلب والمخ وذلك لأن أسنانهم تعتبر مصدراً جيداً للخلايا الأساسية التى يمكن تحويلها لأى خلايا أخرى . مما يفتح مجالاً واسعاً أمام علاج الأعضاء التالفة .. ويمكن الحصول على الخلايا الأساسية من أسنان الأطفال بسهولة ودون جدال بعكس الضجة المثارة حول الحصول على هذه الخلايا من الأجنة .

بأمر القاضى :-
سجن سنة للنوم فى المحكمة

حكم على رجل سيريلانكى بالسجن لمدة عام بعد أن تثاءب بصوت عال أثناء محاكمته فى قرية بجنوب سيريلانكا وذكرت صحيفة إيلاند المحلية أن المتهم تمدد بجسده وتثاءب خلال نظر القاضى فى قضيته فأصدر القاضى حكماً بالسجن لمدة عام على المتهم لتثاؤبه وتأجل النظر فى قضيته الأساسية التى أتهم فيها إلى جلسة أخرى .

صدق أو لاتصدق :-
ملابس خاصة لوقاية الأغنام..

خصصت السلطات الصينية بإحدى مناطق شمال الصين ملابس خاصة للأغنام للوقاية من البعوض فى الصيف ومن البرد والتراب فى الشتاء وقد ذكرت وكالة أنباء الصين أن أحدى شركات الكيماويات تبرعت بنحو ٩٠ ألف سترة صممت خصيصاً للأغنام حيث ستساعد هذه الملابس على جعل صوف الأغنام أكثر نعومة . وبالتالى سيحقق زيادة ملحوظة فى المبيعات حيث سيحمى الأغنام من البعوض والأمراض المعدية فى الصيف والعواصف الترابية التى تهب من صحراء منغوليا فى الشتاء والربيع.

دنيا المرأة
مشروبات غريبة لها فوائد عديدة

* **مشروب ساق نبات اللوتس**
غلى ملعقة كبيرة من جذور هذا النبات يساعد على إنقباض الأوعية الدموية المقطوعة ولذلك فهو مفيد بصفة خاصة فى حالة الإصابة بضربة.
* **مشروب ساق الخيار**
غلى ملعقة كبيرة فى الماء وشربه يفيد فى علاج البرى برى وغيره من الأمراض التى تسبب تورم الساقين حيث يعمل على تقليل الورم.
* **مشروب كاس زهرة نبات الباذنجان**
قم بغلى حوالى ٣ إلى ٧ جرام من كأس نبتة الباذنجان. تناول هذا المشروب لإبطال مفعول التسمم الناتج من تناول عش الغراب والتخلص من الآثار السمية للكحول ولوقف السعال.
* **مشروب شعيرات كوز الذرة**
أضف الماء إلى شعيرات كوز الذرة ثم أغليها، يفيد هذا المشروب فى علاج المتاعب الناتجة عن تناول كثير من الملح كما يفيد علاج متاعب الإمساك.
* **مشروب بذور السمسم**
إطحن بذور السمسم طحناً خفيفاً أضف فنجاناً من الماء فهذا المشروب له فوائد عديدة
- تغميق لون الشعر مع تناوله لمدة أسبوعين أو ثلاثة
يحسن الرؤية و يزيد من تكوين لبن الأم.

لك يا سيدتى

* إستخدمى عصير الليمون الطازج لتمشيط شعر الرأس به ثم تدليك فروة الرأس برفق بقطعة من القماش لعلاج قشر الشعر وسقوطه والسيلان الدهنى (وهو الزيادة غير السوية فى إفراز الغدد الدهنية)
* إستخدمى عصير التفاح بعد رشحه بقطعة من قماش الجبن وقومى بتدليك الجبهة لتقليل الصداع.
* إستخدمى عصير رؤوس الفجل بقطعة قماش الجبن لعلاج الآتى:
- التورم المتسبب عن الكدمات.
- لعلاج عضة الحشرة.
- لعلاج الحروق.
* إستخدمى عصير الخيار لتدليك البشرة المصابة بالبثور خاصة إذا كانت هذه البثور متسببة من الأكلات الدهنية وستصبح البشرة أكثر نظافة.
* عصير ساق شجرة التين. إستخدمى هذا العصير الأبيض السميك لعلاج تصلب أو غلظة الجلد. ويزيد من نعومة الجلد.
* إستخدمى رماد البيض بعد حرقه فى مقلاة بدون زيت أو سمن وهذا الرماد الأسود مفيد للغاية لعلاج الندبات الناتجة عن الجروح أو الحروق إستخدام ظاهرى لعدة أيام متواصلة

تفسير الأحلام

إذا رأيت نفسك تطير فى الجو فمعنى ذلك أنك ستمرض أو تتعرض لحادث.
- إذا رأيت النار فى الحلم فهنالك إمكانيات تحليل كثيرة. إذا كنت أنت وأصدقاؤك متورطين فى الحلم وقد أضرمت النار فإن دلالة الحلم سيئة فى هذه الحالة.
- إذا رأيت نفسك متوجهاً إلى مراسم عبادة فإن ذلك فال حسن.
- أما إذا رأيت نفسك متوجهاً إلى جنازة فإن ذلك دلالة سيئة وإشارة إلى إنفاقك المال.
- إذا رأيت نفسك تدخل المطبخ فمعنى ذلك أنك ستتلقى قريباً دعوة إلى العشاء أو إلى وجبة طعام شهية.
- إذا رأيت ساعة أو منبهاً فلذلك إمكانيتان للتحليل:
فإما ستتأخر أو يفوتك موعد مهم.
وإما سيأتيك ضيف لا يزورك عادة.
- إذا رأيت قدراً أو مقلاة أو صحوناً فهى تمثل إستقرار بيتك ووضعك المالى.
- إذا رأيت أنك تقوم بأعمال التجارة تكون دلالة الحلم جيدة.
- إذا رأيت سيارة فيمكن أن تبلغ غايات عدة.



عرسان البحرية

تم بحمد الله زفاف

الآنسة نهى جابر (بكالوريوس النقل الدولى) كريمة رجل الأعمال جابر مختار، على النقيب بحرى أمير عبد العزيز نجل الأستاذ مهندس/ محمد عبد العزيز مدير عام الزراعة.

وذلك بفندق هيلتون جرين بلازا (قاعة الزهراء)

وقد حضر الحفل لفيف من رجال الأعمال وقيادات القوات البحرية والأسرتين وأصدقاء العريس والعروس.

واللواء / عاصم السيد أحمد

وأسرة تحرير المجلة يهنئون العروسين وأسرتيهما وبالرفاء وبالبنين.

وداد شلبى تتقدم بخالص التهنئة إلى

الأستاذ الدكتور محمد السعيد الدقاق

بثقة الرئيس القائد

محمد حسنى مبارك

زعيم الحزب الوطنى الديمقراطى (حفظه الله)

بإختياره أمين عام للحزب الوطنى للإسكندرية

وتهنئ أعضاء هيئة المكتب الاساتذه

الكيمائى/ محمد عبد الله الأمين العام المساعد وأمين التنظيم

الأستاذ/ عوف همام الأمين العام المساعد

الأستاذ/ طلعت ناصر أمين الصندوق الأستاذ محمد الكيلانى أمين الإعلام

و بهاء عطا سليم أمين الفلاحين و خالد أبو النصر والدكتور/ يسرى زكريا أمين المهنيين

ومحمد صبرى أمين الشباب والأستاذة الدكتورة/ صفية الكاشف أمينة المرأة

والدكتور/ شبل بدران أمين التثقيف و خالد أحمد خيرى أمين العضوية

و فتحى عبد اللطيف أمين العمال

والنائبان عبد المنعم راغب و نادر صبحى

متمنية لهم دوام التوفيق و النجاح

كما تتقدم بخالص التهنئة إلى الأساتذة

محمد مصيلحى أمين قسم باب شرق

أحمد عمار أمين قسم اللبان

و هشام التركى أمين العطارين و ناشد المالكى أمين الجمرك

والصافى عبد العال الصغير أمين قسم مينا البصل

بالثقة الغالية متمنية لهم دوام التوفيق لخدمة مصرنا الغالية .. ومحافظة الإسكندرية فى ظل قيادة

اللواء / محمد عبد السلام المحجوب

محافظ الإسكندرية.

وتوجه الشكر إلى الأمناء السابقين الذين أدوا واجبهم نحو وطنهم وتخص المهندس/ عادل فتح الله والأستاذ/ على الجداوى وكذلك أمين عام الحزب وأعضاء المكتب السياسى

برئاسة الدكتور/ محمد الفيومى عميد كلية التجارة

متمنية للجميع التوفيق لخدمة مصرنا الغالية وحزبنا القائد.

مجتمع إنترناشيونال

تهانى إنترناشيونال



أسرة تحرير المجلة
تهنئ
الدكتورة / إيمان صالح عبد الفتاح
بحصولها على رسالة الدكتوراه فى
إدارة الأعمال بكلية التجارة
ببورسعيد بجامعة قناة السويس
ألف مبروك مع مزيد من التقدم
والإزدهار



أسرة تحرير المجلة
وميادة محمود
يهنئون
الفيزيائى توحيد هاشم
لتعيينه معيداً بكلية العلوم
جامعة الأزهر وتتمنى
لسيادته كل نجاح وتقدم

العروسة/ لمياء عصام الدين
كلية الدراسات الإسلامية
العريس / إسلام السيد
شركة مالتى إكسبورت
للملاحة
تم بحمد الله حفل زفاف يوم
الأربعاء ٢٠٠٤/٩/٢٢
بقاعة الباڤيون بأنطونيادس
والعروس إبنة الزميلة
كريمة الحادى بالغرفة
التجارية
وأسرة الغرفة تهنئ
العروسين وتتمنى لهم حياة
سعيدة

عيد ميلاد سعيد



أجمل وأرق التهانى للأمورة
شيرين وائل عفيفى
بإطفاء الشمعة الأولى



أجمل وأرق التهانى
بعيد الميلاد الثانى
محمد وائل عفيفى

محمد رمضان الجميزى

مبروك النجاح



تهنئة بالنجاح لمحمد
ماهر أبو شعبان لتفوقة
الدراسى فى المدرسة
الأمريكية بأبو ظبى
من جدته

سياحة وفنادق

الخدمة الفريدة بفندق مريديان هليوبوليس



تحت شعار "نحن نهتم بأدق التفاصيل" وفى إطار التجديد الدائم الذى يتميز به مريديان هليوبوليس لتوفير الراحة لرجال الأعمال وضيوف الإقامات بقصد الترفيه، يقول "محمد إدريس" مدير إدارة التسويق والمبيعات ،

إن الفندق يقدم خدمة فريدة من نوعيها بمصر وهى خدمة "البتلر" (Butler Service) ، إن أول ما يتبادر إلى الأذهان عندما نقول "بتلر" هى إنجلترا حيث نشأت هذه المهنة فى القصور وعند كبار الأعيان وتحولت من فن حقيقي إلى خدمة فندقية فائقة.

طاقم "البتلر" بفندق مريديان هليوبوليس مدرب على أعلى مستوى فندقى حيث الإعتناء بالنزيل على مدار الساعة، ويتلقى فريق "البتلر" سنويا تدريب مكثف من مؤسسة إنجليزية متخصصه،

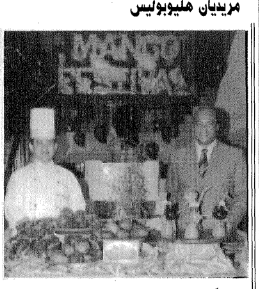
Guild of professional English Butler Institute

نزلاء "الرويال كلوب" يتلقون هذه الخدمة المتميزة من الإستقبال الخاص يبدأ من المطار حتى المغادرة بالإضافة إلى خدمات ومزايا مجانية فى الغرف والأجنحة "بالرويال كلوب"، زجاجة مياه معدنية، مياه فوارة وباقة من فواكه الموسم، بوفيه إفطار بصالة الإفطار الخاصة ، عصائر ومشروبات ساخنة على مدار الساعة ، يومياً "ساعة سعيدة" Happy Hour ببهو الطابق، كى بدلة / فستان عند الوصول، خدمة سكرتارية، قاعة خاصة بالطابق وتأكيد حجز تذاكر الطيران.

هذا إلى جانب خدمة الإنترنت السريع بجميع الغرف والأجنحة بسرعة ١ جيجا طاقم "الرويال كلوب" يسهر من أجل تحقيق أكبر تسهيلات للضيف حيث الخصوصية التامة لكى يتفرغ الضيف تماماً لمهام عمله والإستمتاع بزيارة مصر.

ويظهر فى الصورة "محمد إدريس" مدير إدارة التسويق والمبيعات.

"مهرجان المانجو" مريديان هليوبوليس



حالياً وبجميع المطاعم يقدم مريديان هليوبوليس مهرجان المانجو حيث يستمتع نزلائه وزواره بأطعم أنواع الحلو المصنوعة من المانجو الطازجة والمشروبات المنعشة المجهزة خصيصاً من الشيف بلمسات جديدة لإرضاء جميع الأزواق.

ويظهر فى الصورة "أحمد يوسف" نائب مدير إدارة الأغذية والمشروبات مع "نوبادول" الشيف التنفيذى أثناء إستعدادات المهرجان



كليوباترا نافيجيشن لاين
CLEOPATRA NAVIGATION LINE
عبارة القرن الحادى والعشرين
ولؤلؤة البحر الأحمر
كليوباترا ١
السطح
مطعم الدرجة الثانية
CLEOPATRALINES
صالون V.I.P
مطعم الدرجة الأولى
الدرجة الأولى الممتازة
كافتيريا الدرجة الأولى
بولمان
الوكيل العام بجمهورية مصر العربية
٣٨ شارع صبرى أبو علم ميدان طلعت حرب - القاهرة
تليفون ٣٩٢٠٠٠٧ - ٣٩٢٥٣٩٣ - ٣٩٣٨٨٦١ ٢٠٢+ - فاكس ٢٠٢٣٩٣٦٠٦١+
الوكيل العام بالمملكة العربية السعودية
جده - شارع الميناء مركز الميرة التجارى ت: ٦٤٧٠٩٩٣ - ٦٤٨٠٨٨٢ - ٦٤٨٢٠٦٩
فاكس: ٦٤٧٥٦٦١ - تلكس: ٦٠٧١٩١ عويفى إس جى
الطائف: ٧٣٣٥١٣٤ فاكس: ٧٣٦٦٠٠٢ . الباحة: ٧٢٧١١٠٩ فاكس: ٧٢٥٢٩٣٠
المدينة المنورة: ٨٣٨٦٩٧٦ فاكس: ٨٣٦٧١٤٧
سفنكس للتوكيلات الملاحية
SPHINX SHIPPING AGENCIES
- عمارة الصفوة - ٣ تقاطع شارعى الجيش ومصطفى كامل
ص.ب ١٣٢٤ - بورسعيد
تليفون ٦٦٣٣٣٨٩٠ ٢٠+ فاكس ٦٦٣٣٣٨٩٥/٦ ٢٠+
E. mail sphinx @ port - said . com